

Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

*Fran Pijanović*

REGIONALIZACIJA DALMACIJE – PRIJEDLOG NOVOG  
ADMINISTRATIVNO-TERITORIJALNOG USTROJA

Prvostupnički rad

Mentor: prof. dr. sc. Borna Fuerst-Bjeliš

Ocjena: \_\_\_\_\_

Zagreb, godina

-----

Sveučilište u Zagrebu

Prvostupnički rad

Prirodoslovno-matematički fakultet

Geografski odsjek

## **Regionalizacija Dalmacije – prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja**

Fran Pijanović, JMBAG: 0119030097

Preddiplomski sveučilišni studij Geografija; smjer: istraživački

**Izvadak:** Polazeći od činjenice da se na području Dalmacije nalazi preveliki broj jedinica lokalne samouprave, u ovome radu su analizirane sve jedinice lokalne samouprave, koje se nalaze na području Dalmacije. Predmet ovog rada upravo je analiza postojećeg stanja unutar jedinica lokalne samouprave. Analiza jedinica lokalne samouprave provedena je na temelju: demografskih pokazatelja, socioekonomskih pokazatelja, prometne povezanosti i centralnih funkcija. Metode korištene u ovome radu su: analiza literature i izvora, analiza statističkih podataka, metode vizualizacije i analize u GIS-u. Cilj ovog rada je prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja Dalmacije. Pretpostavka je da će analiza pokazati kako je većina jedinica lokalne samouprave premala i ovisna o financijskoj pomoći države i županije unutar koje se nalazi. Nakon analize trenutnog administrativno-teritorijalnog ustroja, predložen je novi administrativno teritorijalni ustroj s manjim brojem krupnijih jedinica lokalne samouprave. Novi administrativno-teritorijalni ustroj temelji se na jedinicama lokalne samouprave koje su zadovoljile sve kriterije tijekom analize te su im pripojene ostale na temelju međusobne udaljenosti i prometne povezanosti.

39 stranica, 15 grafičkih priloga, 9 tablica, 5 bibliografska referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: administrativno-teritorijalni ustroj, analiza, Dalmacija, jedinice lokalne samouprave

Voditelj: prof. dr. sc. Borna Fuerst-Bjeliš

Tema prihvaćena: 9. svibnja 2017.

Datum obrane: 22. Rujna 2017.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.

BASIC DOCUMENTATION CARD
--------------------------

University of Zagreb

Bachelor Thesis

Faculty of Science

Department of Geography

**Regionalization of Dalmatia – Recommendation of new administrative and territorial structure**

Fran Pijanović, JMBAG: 0119030097

Undergraduate University Study of Geography: course: research

**Abstract:** Driven by the fact that there are too many local self-government units and organizations located in the region of „Dalmatia“; Croatia, in this work we analyze all those self-government units. The subject of this thesis is in fact the analysis of the existing condition within the local self-government units. The analysis of the units is conducted with all these factors in mind and carefully looked into: demographic indicators, socioeconomic indicators, traffic infrastructure and connections with their central functions. The methods that were used in this thesis include: analysis of various literatures and origins, analysis of statistical data and methods of visualization and analysis in GIS. The goal of this thesis is to recommend a new administrative and territorial structure for the region of „Dalmatia“. The main assumption is that the analysis will show how most of the current used units are too small and immensely dependant on the financial aid of the government and the county they are located in. After the analysis of the current administrative and territorial structure, a new administrative and territorial structure will be suggested; one that has fewer but larger sized local self-government units. The new administrative and territorial structure will be based on the self-government units which have satisfied all of the criteria during the analysis and the other units will be incorporated under those units accordingly based on distance and the traffic connections and infrastructures between the two.

39 pages; 15 figures; 9 tables; 5 references; original in Croatian

**Keywords:** administrative and territorial structure, analyze, Dalmatia, self-government units

**Supervisor:** Borna Fuerst-Bjeliš, PhD

**Thesis submitted:** 9.5.2017.

**Thesis defense:** 22.9.2017.

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia.

---

Borna Fuerst-Bjeliš, PhD

## SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
1.1. Povijesni pregled.....	1
1.1. Prirodno-geografska obilježja.....	1
1.2. Gospodarstvo.....	2
1.3. Predmet i ciljevi rada.....	3
2. METODE RADA.....	3
3. TRENUTNI ADMINISTRATIVNO-TERITORIJALNI USTROJ.....	5
4. ANALIZA JEDINICA LOKALNE SAMOUPRAVE.....	6
4.1. Broj stanovnika.....	6
4.2. Stopa ukupne međupopisne promjene.....	8
4.3. Broj zaposlenih.....	9
4.4. Udio zaposlenih unutar jedinice lokalne samouprave.....	10
4.5. Udio dnevnih migranata.....	11
4.6. Postojanje funkcija.....	12
4.7. Analiza prometne mreže.....	17
4.7.1. Duljina cestovne mreže.....	17
4.7.2. Engelov koeficijent.....	19
4.7.3. Broj državnih cesta i ulaza/izlaza s autoceste.....	20
4.7.4. Broj željezničkih stanica.....	21
4.7.5. Postojanje morske putničke luke.....	22
4.7.6. Rezultati analize prometne mreže.....	23
4.8. Rezultati analize jedinica lokalne samouprave.....	24
5. PRIJEDLOG NOVOG ADMINISTRATIVNO-TERITORIJALNOG USTROJA.....	27
5.1. Područje Zadarske županije.....	28
5.2. Područje Šibensko-kninske županije.....	30
5.3. Područje Splitsko-dalmatinske županije.....	31
5.4. Područje Dubrovačko-neretvanske županije.....	33
5.5. Konačni prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja.....	35
6. ZAKLJUČAK.....	36
Literatura.....	37
Izvori.....	38

## **1. UVOD**

Dalmacija je povijesno-geografska regija u južnoj Hrvatskoj, koja se danas proteže uz Jadransko more od otoka Paga na sjeverozapadu do granice s Crnom Gorom na jugoistoku, dok s kopnene strane područje Dalmacije zatvara državna granica s Bosnom i Hercegovinom.

### **1.1. Povijesni pregled**

Dalmacija je jedan od najstarijih regionalnih pojmova te se ime Dalmacija javlja već u 1. stoljeću prije Krista. Regija je ime dobila prema plemenu Delmata koje je obitavalo na tome području (hrvatska enciklopedija, 2017). Rimljani su Dalmacijom nazivali provinciju, dio Ilirika, koja se protezala uz istočnu obalu Jadranskog mora od rijeke Raše na sjeverozapadu do rijeke Drine na istoku i Budve na jugoistoku (Faričić, 2003). No Dalmacija kao takva, odnosno njene granice iz rimskog doba se nisu zadržale do danas, već su se njene granice kroz prošlost često mijenjale pod različitim političkim pritiscima. Tako su na primjer pod pritiskom Osmanlija, odnosno zbog njihovih osvajanja u 16. stoljeću Dalmaciju činili samo primorski gradovi i otoci od Zadra do Kotora i Budve.

### **1.2. Prirodno-geografska obilježja**

Prema klimatskoj regionalizaciji Hrvatske, koja je rađena prema Köppenovoj klasifikaciji, Dalmacija se može podijeliti na 3 zone. Prva je zona Csa klime, odnosno sredozemne klime sa suhim vrućim ljetom, čija je srednja srpanjska temperatura  $\geq 22^{\circ}\text{C}$ , a siječanjska iznosi oko  $5^{\circ}\text{C}$ . Takav tip klime nalazi se samo u uskom obalnom pojasu kroz cijelu Dalmaciju i na skoro svim dalmatinskim otocima. Druga je zona Cfa, umjereno tople vlažne klime s vrućim ljetom te je ona karakteristična za veći dio Dalmacije, to jest gotovo za cijeli kopneni dio Dalmacije izuzev uskog obalnog pojasa te na otoku Pagu. Treću Df, snježno-šumsku klimu imaju samo najviši vrhovi planina u Dalmatinskoj Zagori (Šegota i Filipčić, 1996). Dalmacija na temelju prirodne osnove može podijeliti na također na 3 dijela: otoke, primorski dio i submediteransku unutrašnjost, odnosno Zagoru te obuhvaća oko 13 000 km<sup>2</sup>. Većina dalmatinskih otoka su nepotopljeni ostaci reljefnih uzvišenja. U sjeverozapadnom dijelu otoci su brojniji i manji i imaju dinarski smjer pružanja sjeverozapad-jugoistok. To je slučaj i kod otoka na jugu, odnosno Mljeta, dubrovačkih otoka i poluotoka Pelješca, dok otoci „hvarske skupine“, Hvar, Brač, Vis, Korčula i Lastovo imaju smjer pružanja zapad-istok. Zbog svoje vapnenačke građe većina otoka ima problem s vodoopskrbom, jer ne postoje trajni površinski vodeni tokovi, a izvori vode su malobrojni na dalmatinskim otocima.

Primorski dio je od uvijek bio najrazvijeniji dio regije zbog svoje prometne povezanosti i razvijene trgovine. Za razliku od razvijenijeg priobalja, Dalmatinska zagora je slabije razvijeno područje zbog svojih prirodnih obilježja, odnosno krškog reljefa i slabije prometne povezanosti. Zagora je najizraženija, to jest najšira na području središnje Dalmacije, a malobrojni gradovi su uglavnom smješteni na rubovima krških polja kao upravna i trgovačka središta. Gradovi Dalmatinske zagore su pretežito mali gradovi zbijenog tipa s izrazitim podgrađem podno stare tvrđave, a najbolji primjeri takvih gradova su: Knin, Drniš i Sinj. Njihovo značenje je ponajviše ovisilo o gospodarskoj snazi okolice i o tranzitnom značenju na putu iz primorja u zaleđe i obrnuto. Na otocima se također javljaju mali gradovi koji su se razvijali kao središta međuotočnih pomorskih ruta i trgovine, dok se veći gradovi nalaze u primorskom dijelu. Primorski gradovi su kao i gradovi na otocima većinom smješteni na dodiru kopna i mora, lapora i vapnenca te krša i polja, a najbolje uvjete za razvoj su imali oni gradovi koji su uz morske veze imali i najbolje veze sa svojim zaleđem. Gradovi kao Skradin i Nin, koji su ostali bez glavnih prometnica ili podalje od njih stagniraju, njihov razvoj je znatno usporen ili u potpunosti zaustavljen.

### **1.3. Gospodarstvo**

U Dalmaciji se od uvijek razvijalo dvojno gospodarstvo, odnosno iskorištavanje kopna (ratarstvo i stočarstvo) i iskorištavanje mora (ribarstvo i pomorstvo). Glavne ratarske površine se nalaze u flišnim i dolomitskim dolinama Primorja i aluvijalnim ravninama i poljima Zagore. Polja u kršu su nekada bila periodično plavljena, dok su danas pretežno isušena te se njihovo značenje smanjilo pod utjecajem primorja. Za razliku od tradicionalnog stočarstva koje danas gotovo da i ne postoji, pomorstvo i ribarstvo se i dalje razvijaju. Marikultura je najrazvijenija na Dugom otoku, Ugljanu, Mljetu, Pelješcu i u Novigradu, dok se tvornice za preradu ribe nalaze u: Salima, Splitu, Milni, Postiri i Zadru. Industrija uglavnom nije proizašla iz obrta, a prve veće tvornice su se razvile zahvaljujući stranom kapitalu na osnovi domaćih sirovina, energije i jeftine radne snage potkraj 19. stoljeća. Većina industrije je smještena u većim gradovima na obali te su oni najznačajniji pokretači razvoja regije. Turizam je najznačajnija grana gospodarstva u Dalmaciji te donosi najveći prihod, a posebno je razvijen u priobalnom području i na otocima poput: Hvara, Brača, Korčule... Iako u Zagori turizam nije niti približno razvijen kao u priobalju, posljednjih godina se i ondje počelo ulagati u njegov razvoj (Njegač, 2017).

#### **1.4. Predmet i ciljevi rada**

Predmet ovog prvostupničkog rada je analiza trenutnog stanja sustava jedinica lokalne samouprave u Dalmaciji te prijedlog novog administrativnog ustroja Dalmacije. Cilj rada je izraditi prijedlog novog teritorijalnog ustroja južnog hrvatskog primorja na temelju analiziranih indikatora. Analiza je provedena na temelju sljedećih skupina indikatora: demografski pokazatelji, socioekonomski pokazatelji, prometna povezanost i centralne funkcije. Analiza je provedena na razini lokalne samouprave te će na temelju dobivenih rezultata jedinice lokalne samouprave su svrstane u 3 kategorije: jedinica lokalne samouprave ne zadovoljava kriterije, jedinica lokalne samouprave zadovoljava većinu kriterija, ali ima premalo stanovnika, jedinica lokalne samouprave zadovoljava sve kriterije. Očekivani rezultat je prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja Dalmacije koji se sastoji od manjeg broja funkcionalnih jedinica lokalne samouprave, s ciljem postizanja uravnoteženog regionalnog razvoja i zaustavljanja nepovoljnih društvenih i gospodarskih procesa.

#### **2. METODE RADA**

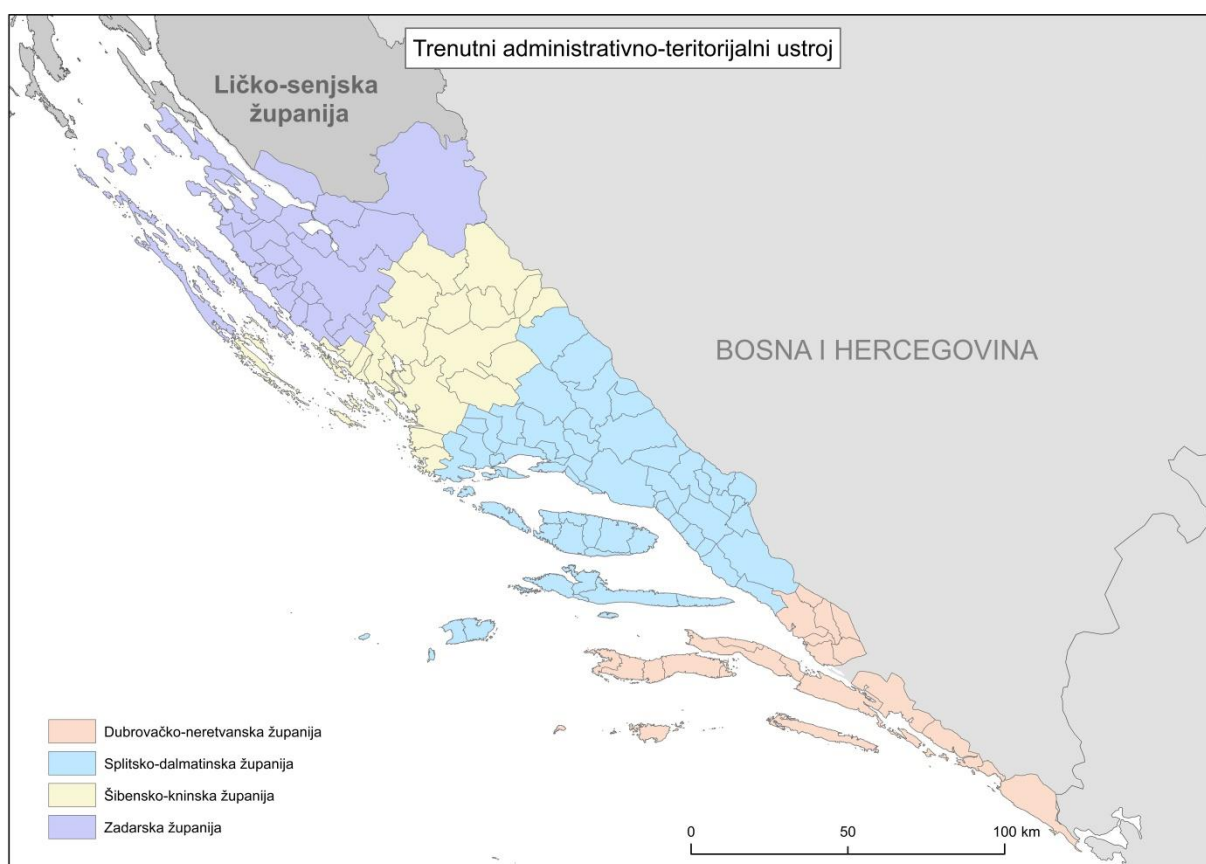
Metode koje će se koristiti u radu su analiza literature i izvora, analiza statističkih podataka te metode vizualizacije i analize u GIS-u. Izvori i statistički podaci su obrađeni u analizi jedinica lokalne samouprave te su rezultati svakog indikatora prikazani u GIS-u, dok je skoro cijela prometna analiza napravljena u također u GIS-u. U analizu su uključene sve lokalne jedinice Šibensko-kninske županije, Splitsko-dalmatinske županije te Dubrovačko-neretvanske županije, dok su iz Zadarske županije uključene sve osim jedne jedinice lokalne samouprave. Jedinica lokalne samouprave koja nije uključena u ovu analizu je Gračac, zbog reljefne prepreke, odnosno Velebita koji ju odvaja od Dalmacije dok iz Ličko-senjske županije grad Novalja nije uključen, kako se ne bi razdvajao od ostatka otoka Paga, koji spada pod Dalmaciju. Iako je prema trenutnom administrativno-teritorijalnom ustroju Dalmacija podijeljena na 4 županije u ovome radu takva podjela je zanemarena te se analiza prema indikatorima i prijedlog novog ustroja sastoji isključivo od jedinica lokalne samouprave. Indikatori na temelju kojih se izvršila analiza su: broj stanovnika jedinice lokalne samouprave, stopa ukupne međupopisne promjene broja stanovnika 2011./2001. godine, broj zaposlenih u jedinici lokalne samouprave, udio dnevnih migranata u ukupnom broju stanovnika jedinice lokalne samouprave, udio zaposlenih unutar jedinice lokalne samouprave u ukupnom broju zaposlenih, postojanje centralnih funkcija i analiza prometne mreže. Iako bi prema Sturgesovom pravilu svaki od prvih 5 indikatora trebao biti podijeljen u 8 razreda, radi

lakšeg prikazivanja na karti oni su podijeljeni u 6 razreda. Razlika između svaka dva susjedna razreda je 1 bod, te se bodovi dijele od 1 do 6. Jedinica lokalne samouprave u najslabijem razredu dobiva 1 bod, dok ona u najvećem 6 bodova.. Šesti indikator, postojanje funkcija unutar jedinice lokalne samouprave analizira se po principu jedna funkcija, jedan bod, a najveći mogući broj bodova će biti 6. Sedmi i posljednji indikator je razvijenost prometne mreže jedinica lokalne samouprave. To je najsloženiji indikator te se sastoji od 5 dijelova: duljina cestovne mreže, Engelov koeficijent, broj državnih cesta i izlaska s autoceste, broj željezničkih stanica i postojanje morske putničke luke. Duljina cestovne mreže i engelov koeficijent podijeljeni su u po 6 razreda i svaki nosi po 0,5 bodova, što znači da je najveći mogući broj u ta 2 kriterija po 3 boda. Za svaku državnu cestu koja prolazi kroz jedinicu lokalne samouprave, ta jedinica lokalne samouprave je dobila po 0,2 boda, a za ulaz/izlaz s autoceste po 0,25. Za postojanje željezničke stanice na njihovom teritoriju jedinice lokalne samouprave su dobile po 0,5 bodova, a u slučaju da postoji više željezničkih stanica po 1 bod. Svaka jedinica lokalne samouprave koja ima putničku morsk lu je dobilo po 0,5 bodova. Najveći mogući broj bodova u prometnoj analizi je 8 te su ti zbrojevi pridodani rezultatima ostalih indikatora. Najveći mogući broj bodova analize jedinica lokalne samouprave je 44, a za jedinice lokalne samouprave koje su skupile 55% i više bodova, odnosno najmanje 24 boda te imaju preko 5 000 stanovnika, smatra se da su zadovoljile sve kriterije. Upravo na tim jedinicama lokalne samouprave koje su zadovoljile sve kriterije se temelji prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja. Te jedinice lokalne samouprave su postavljene kao središta novih jedinica lokalne samouprave, međutim ako se neka jedinica lokalne samouprave s malim brojem stanovnika i relativno malim brojem bodova u analizi nalazi relativno blizu veće jedinice lokalne samouprave ona je izbačena iz popisa novih središta i pripojena toj većoj jedinici lokalne samouprave. Oko svakog središta nove jedinice lokalne samouprave opisana je kružnica polumjera 30 ili 20 kilometara, ovisno o jačini središta te se područje unutar kružnice smatra zonom utjecaja tog središta. Ukoliko dođe do preklapanja kružnica jedinice lokalne samouprave na tom području biti će pripojene nekom središtu na temelju prometne povezanosti. Ukoliko se ispostavi da neko područje nije u obuhvatu niti jedne zone utjecaja, postoji mogućnost stvaranja novog središta, odnosno nove jedinice lokalne samouprave.



### 3. TRENUTNI ADMINISTRATIVNO-TERITORIJALNI USTROJ

Prema trenutnom administrativno-teritorijalnom ustroju Dalmacija je podijeljena na 4 županije: Zadarsku, Šibensko-kninsku, Splitsko-dalmatinsku i Dubrovačko-neretvansku županiju. Unutar te 4 županije nalazi se ukupno 32 grada i čak 99 općina, što je ukupno čak 131 jedinica lokalne samouprave na oko 13 000 km<sup>2</sup> te na 856 758 stanovnika (tab.1.). Najveći problem trenutnog administrativno-teritorijalnog ustroja je upravo preveliki broj općina, odnosno male općine koje zbog svojih premalениh prihoda nisu ekonomski samoodržive već ovise o državi i županiji i njihovim financijskim sredstvima.



Sl. 1. Administrativno-teritorijalni ustroj Dalmacije

Izvor: SRPJ (2013)

Tab. 1. Broj jedinica lokalne samouprave po županijama Dalmacije

<b>Županija</b>	<b>Broj gradova</b>	<b>Broj općina</b>	<b>Ukupno JLS</b>
<b>Zadarska</b>	6	28	34
<b>Šibensko-kninska</b>	5	15	20
<b>Splitsko-dalmatinska</b>	16	39	54
<b>Dubrovačko-neretvanska</b>	5	17	22
<b>Ukupno</b>	32	99	131

Izvor: DZS (2011)

#### **4. ANALIZA TRENUTNOG STANJA JEDINICA LOKALNE SAMOUPRAVE**

U analizi su prema 7 indikatora obrađene sve jedinice lokalne samouprave na području Dalmacije. Jedinice lokalne samouprave sakupljaju bodove prema već spomenutom sustavu bodovanja. Njihov ukupni zbroj bodova dobivenih u analizi odražava trenutno stanje svake jedinice lokalne samouprave i pokazuje koje jedinice lokalne samouprave nisu ovisne o financijskoj pomoći države ili županije.

##### **4.1. Broj stanovnika**

Prvi i jedan od najvažnijih indikatora je broj stanovnika koji žive unutar jedinice lokalne samouprave. S obzirom da se u Dalmaciji nalazi relativno veliki broj jedinica lokalne samouprave s malim brojem stanovnika, koje nikako ne mogu biti ekonomski samoodržive, ovaj indikator će biti selekcijski. Svaka jedinica lokalne samouprave s manje od 5 000 stanovnika se smatra premalom te se javlja potreba za njenim spajanjem s drugim jedinicama lokalne samouprave ili njeno uvrštavanje u neku veću jedinicu lokalne samouprave. Granica od 5 000 stanovnika je uzeta radi „izbacivanja“ najmanjih jedinica lokalne samouprave te će u predloženim jedinicama lokalne samouprave taj broj biti znatno veći. Iako je prvi indikator selekcijski, sve jedinice lokalne samouprave, pa čak i one koje ne zadovoljavaju granicu od 5 000 stanovnika će biti analizirane prema svim ostalim indikatorima kako bi se u slučaju

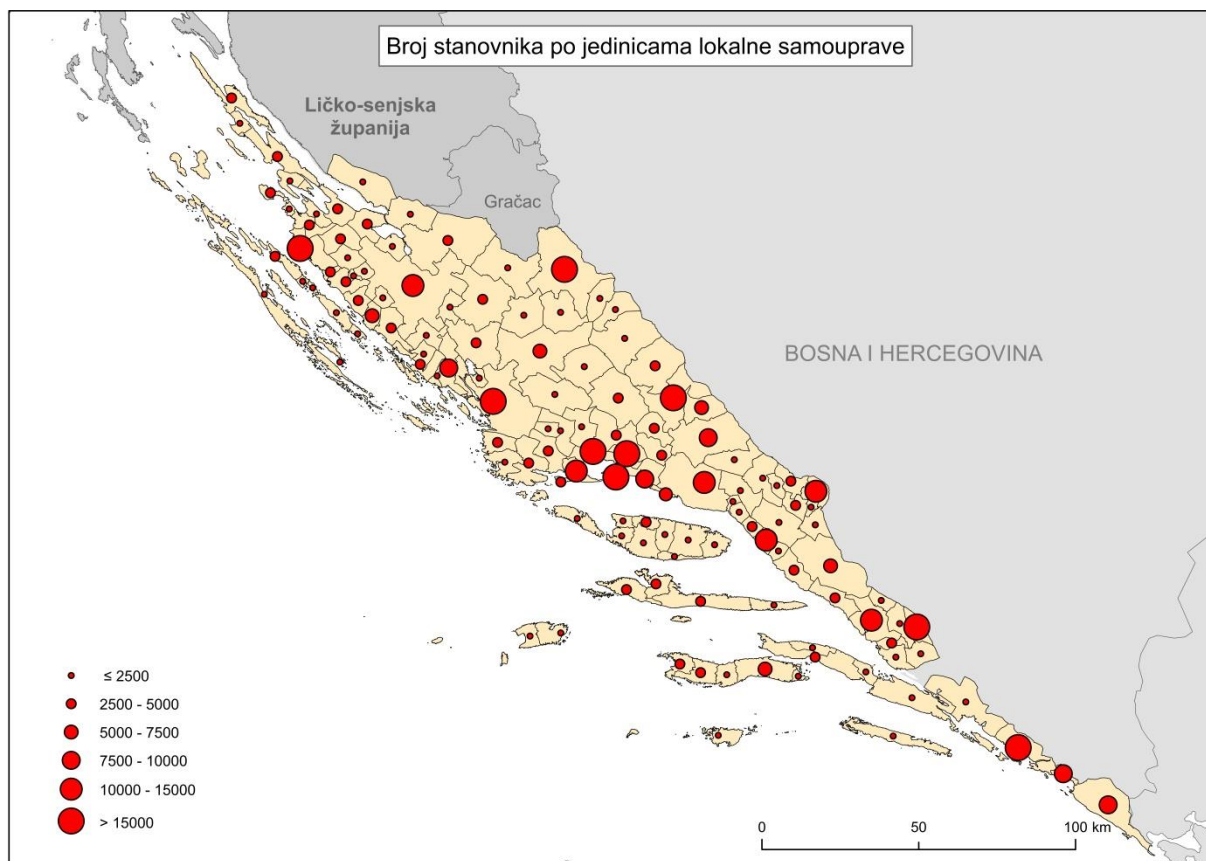
spajanja više takvih jedinica lokalne samouprave moglo odrediti koja će biti glavna, odnosno koja će biti središte novonastale jedinice lokalne samouprave. U ovom indikatoru jedinice lokalne samouprave su kao i većini indikatora podijeljene u 6 razreda (tab. 2.)

Tab. 2. Bodovanje jedinica lokalne samouprave prema broju stanovnika 2011. godine

Broj razreda	Granice	Broj bodova
1.	$\leq 2\,500$	1
2.	2 500 – 5 000	2
3.	5 000 – 7 500	3
4.	7 500 – 10 000	4
5.	10 000 – 15 000	5
6.	$> 15\,000$	6

Izvor: DZS (2011)

Prva 2 razreda označavaju jedinice lokalne samouprave koje ne zadovoljavaju taj kriterij te imaju manje od 5 000 stanovnika i time nikako ne mogu opstati kao samostalne. Jedinice lokalne samouprave u ostala četiri razreda zadovoljavaju ovaj kriterij te će se na nekima od njih temeljiti prijedlog novog administrativno teritorijalnog ustroja. Kao što je vidljivo iz priložene karte jedinice lokalne samouprave s najviše stanovnika su veći gradovi: Split, Zadar, Šibenik, Dubrovnik, Knin, Solin, Kaštela... dok većina ostalih jedinica lokalne samouprave ne zadovoljava ovaj osnovni kriterij jer imaju manje od 5 000 stanovnika. Neke općine poput: Civljana s 239, Zadvarja s 289 te Lećevica s 583 stanovnika nemaju čak niti 1 000 stanovnika te nikako nisu usporedive s navedenim velikim gradovima.

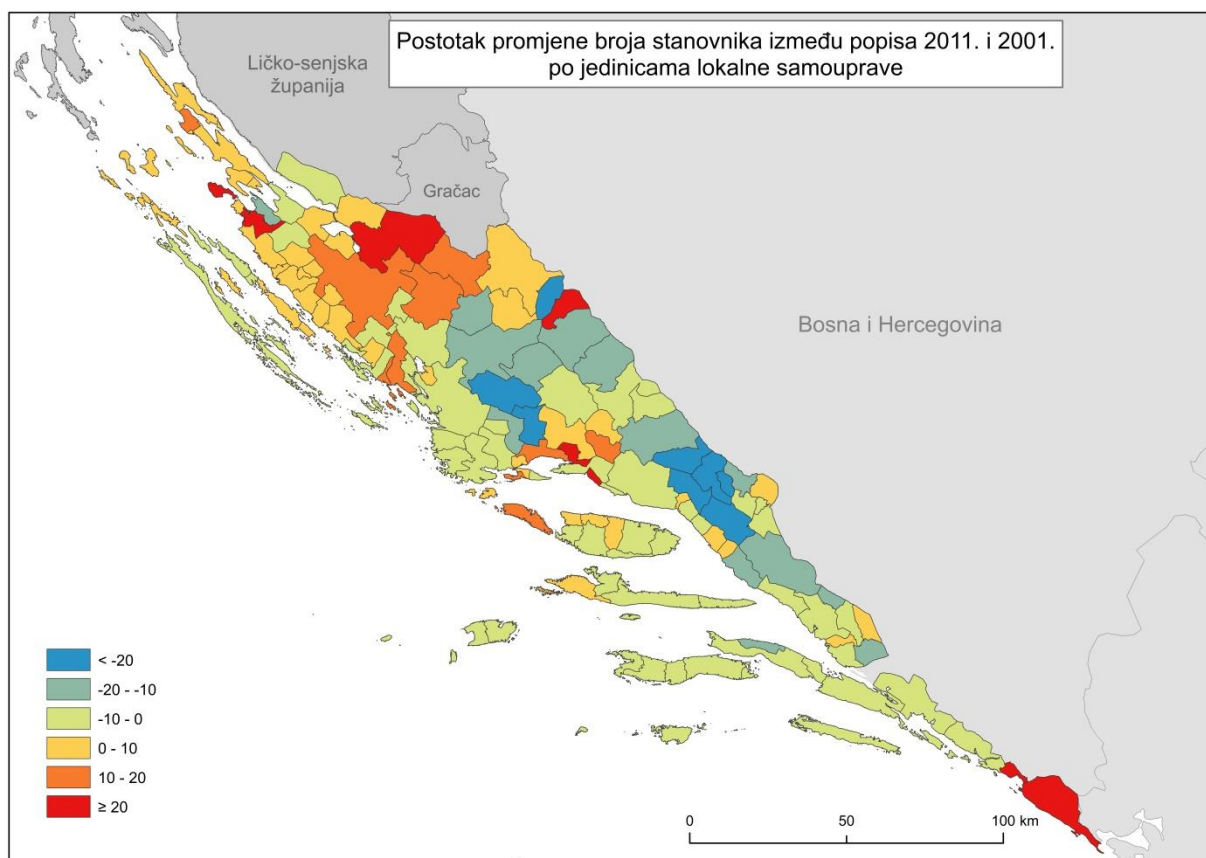


Sl. 2. Broj stanovnika po jedinicama lokalne samouprave

Izvor: SRPJ (2013)

#### 4.2. Stopa ukupne međupopisne promjene

Stopa ukupne promjene broja stanovnika između popisa stanovništva 2011. i 2001. godine je uzeta kao drugi indikator. Ona otkriva trend kretanja broja stanovnika po jedinicama lokalne samouprave u periodu od 10 godina. Iako je period od 10 godina premali, popis stanovništva iz 1991. nije toliko relevantan zbog ratnog perioda koji se dogodio u tom desetljeću. Jedinice lokalne samouprave su također podijeljene u 6 razreda, a u prva 3 razreda su smještene one s negativnom promjenom broja stanovnika, dok su one s pozitivnom u 4, 5 i 6 razredu. Kao što je i očekivano zbog procesa litoralizacije, jedinice lokalne samouprave u zaleđu većih gradova, odnosno u Dalmatinskoj zagori imaju najnegativnije međupopisne promjene. U otočnim jedinicama lokalne samouprave, iako većinom negativne promjene broja stanovnika između ova 2 popisa su poprilično blage te skoro u niti jednoj ta promjena ne prelazi 10%. Jedino veće područje s povećanjem broja stanovnika u 2011. u odnosu na 2001. godinu je područje Zadarske županije unutar koje se nalazi i općina Vir koja ima najveći porast broja stanovnika od čak 86,6%. (sl. 3.).

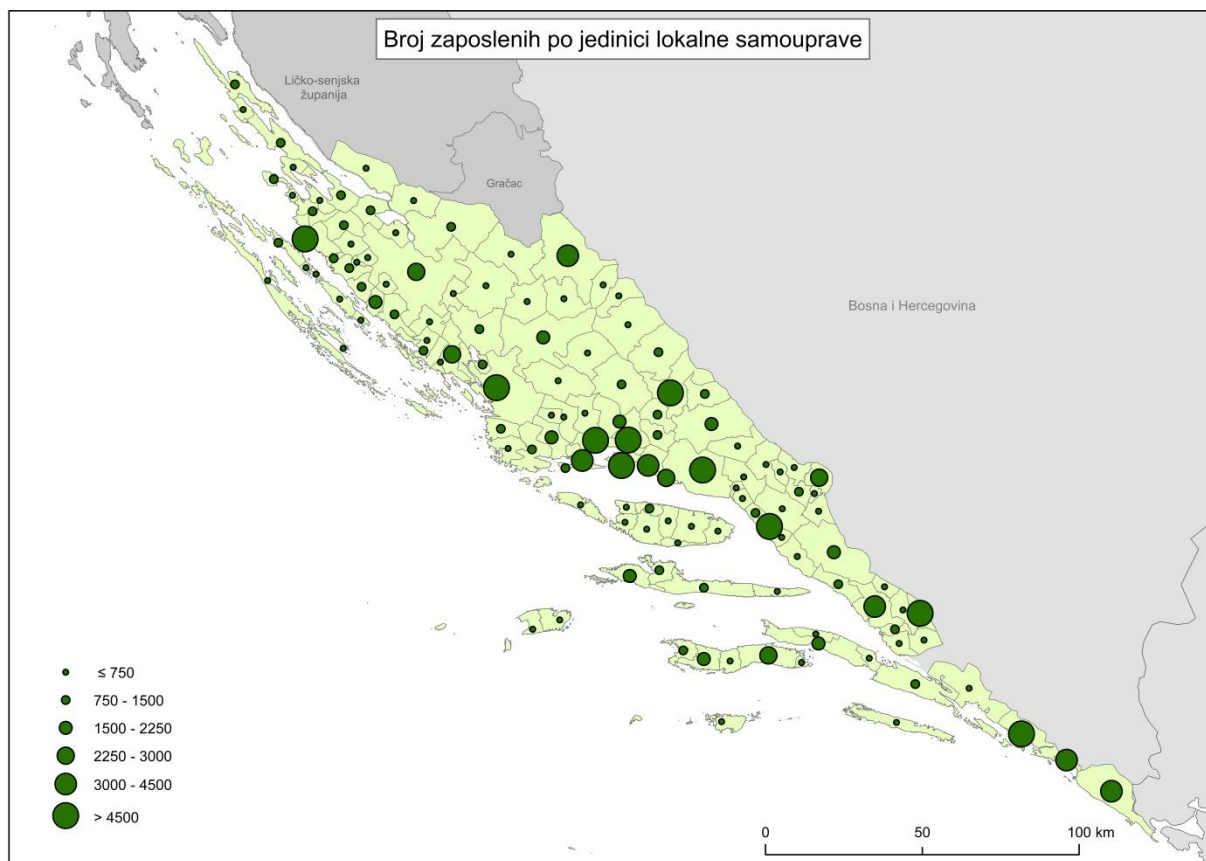


Sl. 3. Postotak promjene broja stanovnika između popisa 2001. i 2011. godine po jedinicama lokalne samouprave

Izvor: SRPJ (2013)

### 4.3. Broj zaposlenih

Treći i najznačajniji faktor za financijsku održivost jedinica lokalne samouprave je broj zaposlenih koji žive unutar nje. Broj zaposlenih će dati okviru sliku o budžetu pojedinih jedinica lokalne samouprave, jer se putem poreza taj budžet puni. Granice razreda su postavljene u odnosu na prvi indikator, odnosno 30% od granica broja stanovnika za određene razrede. Iako je pretpostavka da bi svaka treća osoba trebala biti zaposlena, upravo radi zaokruženih brojeva granice razreda iznose 30% granica razreda prvog indikatora. Kao što je i očekivano jedinice lokalne samouprave s najvećim brojem zaposlenih su veći centri rada na obali gdje su industrija i gospodarstvo općenito najrazvijeniji. To se odnosi na veće gradove poput: Splita, Zadra, Šibenika, Dubrovnika, Knina. Za razliku od velikih gradova niti jedna općina nije zadovoljila ovaj kriterij, a neke čak imaju i manje stanovnika nego što je potrebno zaposlenih. Jedinice lokalne samouprave s najmanje zaposlenih su: Civljane sa samo 14 zaposlenih, Kijevo 81, Zadvarje 88, Lećevica 123 te Lokvičići sa 137 zaposlenih (sl. 4.).

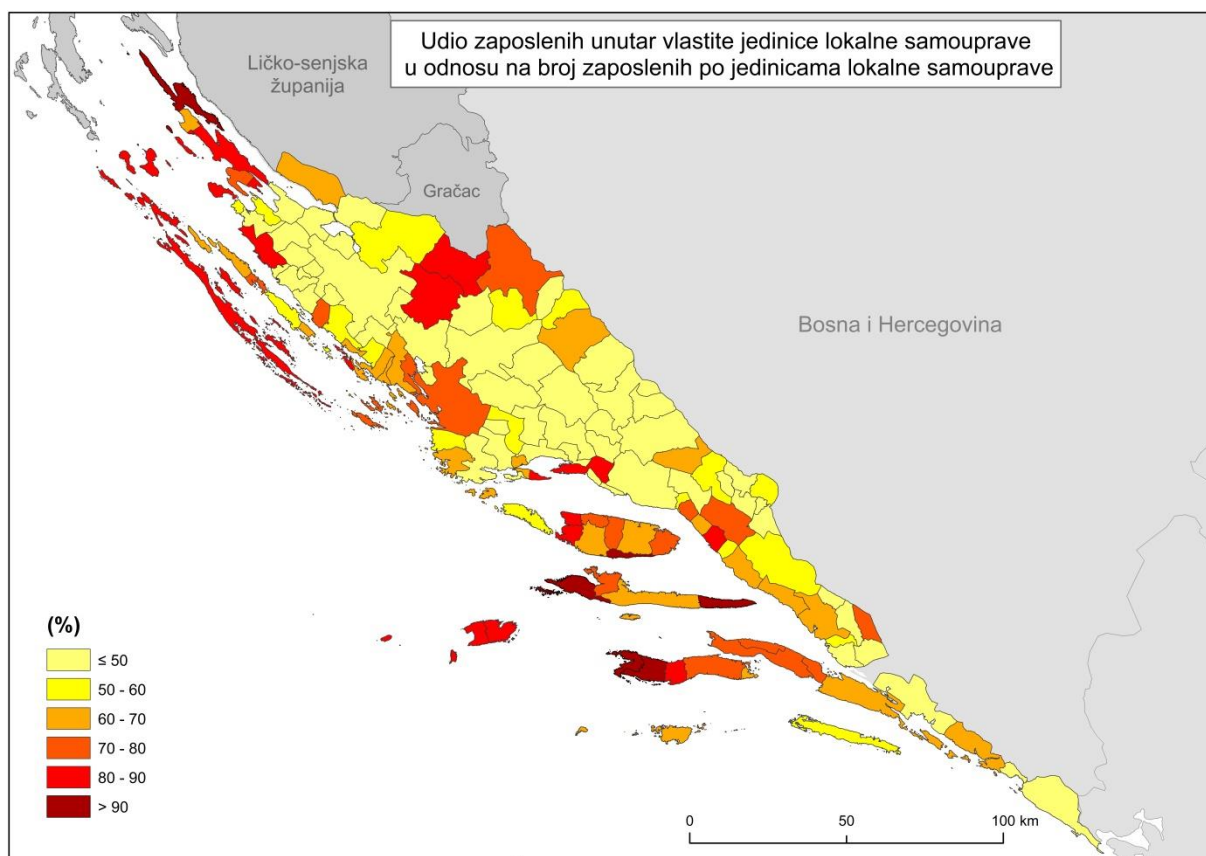


Sl. 4. Broj zaposlenih po jedinicama lokalne samouprave

Izvor: SRPJ (2013).

#### 4.4. Udio zaposlenih unutar jedinice lokalne samouprave

Ovaj indikator, udio zaposlenih unutar jedinice lokalne samouprave u odnosu na broj zaposlenih koji žive u jedinici lokalne samouprave otkriva da li one pružaju dovoljno radnih mjesta za svoje stanovništvo ili je ono primorano posao tražiti negdje drugdje. Jedinice lokalne samouprave u prvom razredu nikako ne zadovoljavaju ovaj kriterij te tek manje od 50% njihovog stanovništva radi unutar svoje jedinice lokalne samouprave, dok one smještene u peti i šesti razred zapošljavaju čak preko 80% svog zaposlenog stanovništva. Rezultati ovog indikatora su veoma slični rezultatima prošlog indikatora te je vidljivo kako su veći obalni gradovi centri rada dok im okolne općine i gradovi, te gradovi u zaleđu u stvari gravitiraju. Jedini izuzetak su Grad Knin te općine Ervenik i Kistanje, čijih 80% zaposlenog stanovništva radi unutar općine. U petom razredu se, uz već navedene općine: Ervenik i Kistanje, nalaze i veći obalni gradovi poput: Zadra, Splita i Makarske te općine na otocima, dok se u 6. razredu nalaze samo otočne općine i također otočni Grad Novalja (sl. 5.)



Sl. 5. Udio zaposlenih unutar vlastite jedinice lokalne samouprave u odnosu na broj zaposlenih po jedinici lokalne samouprave

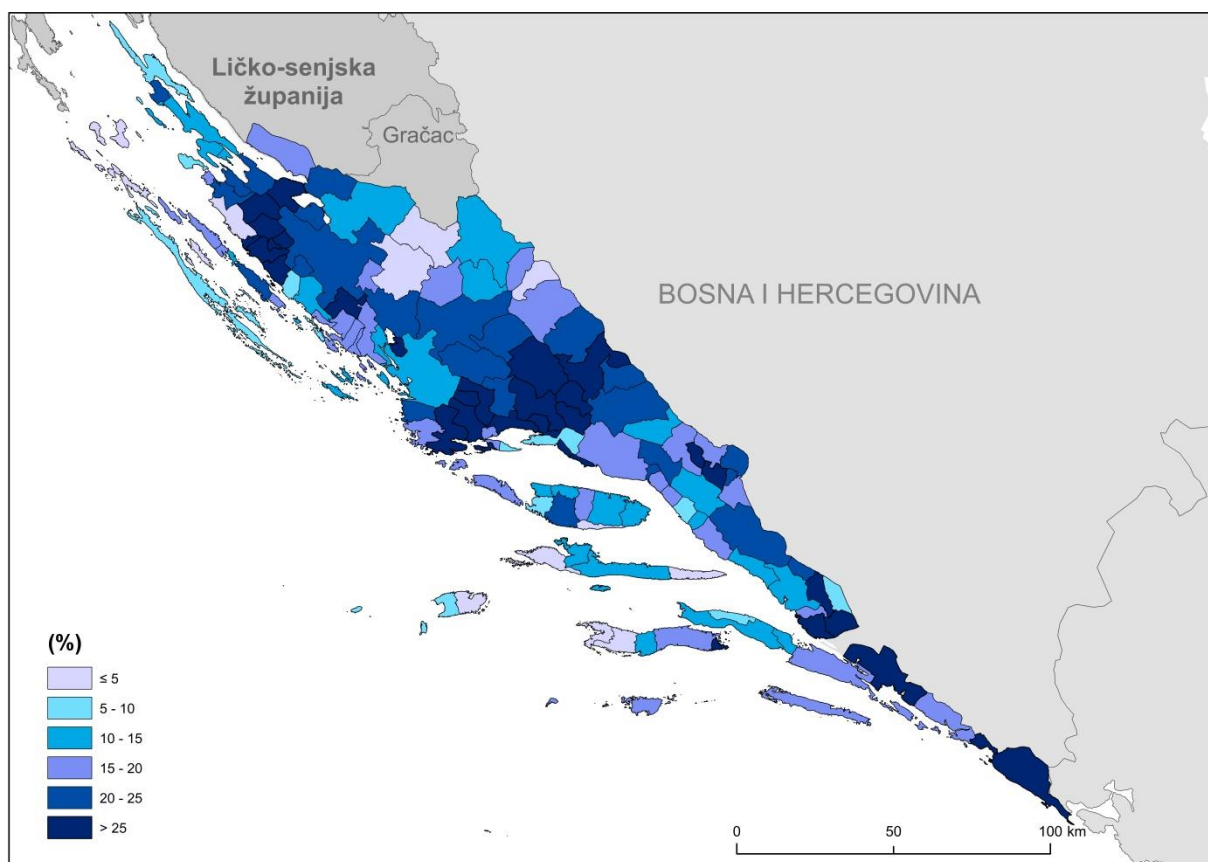
Izvor: SRPJ (2013)

#### 4.5. Udio dnevnih migranata

Udio dnevnih migranata u odnosu na ukupan broj stanovnika jedinice lokalne samouprave otkriva zadovoljava li jedinica lokalne samouprave svakodnevne potrebe stanovništva, odnosno omogućuje li dovoljan broj radnih mjesta, željeno obrazovanje... Jedinice lokalne samouprave s najmanjim udjelom dnevnih migranata u odnosu na ukupan broj stanovnika zadovoljavaju većinu svakodnevnih potreba svoga stanovništva. One su smještene u prva 2 razreda, dok one smještene u peti i šesti razred ne zadovoljavaju potrebe svoga stanovništva, već to stanovništvo svakodnevno migrira u druge jedinice lokalne samouprave. Jedinice lokalne samouprave s najmanjim udjelom dnevnih migranata su u pravilu veći gradovi na obali poput: Zadra, Splita i Makarske te općine na otocima. Za razliku od velikih gradova na obali i njima morem odvojenih općina na otocima, gradovi i općine relativno blizu većih gradova na obali imaju najveći udio dnevnih migranata. Također i skoro svi gradovi u zaleđu većih obalnih gradova imaju povećani udio dnevnih migranata (sl. 6.).



Taj nedostatak funkcija odrazio se i na njihov broj stanovnika. Stoga i ne čudi da većina gradova Dalmatinske zagore ima pad broja stanovnika u 2011. godini u odnosu na 2001. godinu.



Sl. 6. Udio dnevnih migranata po jedinice lokalne samouprave

Izvor: SRPJ (2013)

#### 4.6. Postojanje funkcija

Šesti indikator utvrđuje postojanje određenih funkcija, odnosno da li jedinice lokalne samouprave pružaju svome stanovništvu te navedene funkcije. Promatrane funkcije su: postojanje poštanskog ureda, matičnog ureda, matične škole, dječjeg vrtića, ambulante i financijskog objekta, bilo bankarske poslovnice ili bankomata. Za svaku postojanje svake funkcije jedinice lokalne samouprave su dobili po 1 bod te je moguće skupiti najviše 6 bodova prema ovom indikatoru. Iako je za pretpostaviti da sve jedinice lokalne samouprave sa statusom grada imaju sve funkcije, postoje iznimke poput: Starog Grada i Komiže. Ostale jedinice lokalne samouprave koje imaju sve funkcije su: Posedarje, Zemunik Donji, Jelsa, Zagvozd, Dubrovačko Primorje, Lastovo, Orebić i Vela Luka. Na području Dalmacije ne postoje jedinice lokalne samouprave koje nemaju niti jednu funkciju ili samo jednu.



Najmanje funkcija, samo po dvije imaju općine: Galovac, Bilice, Biskupija, Ervenik, Kijevo, Promina, Lokvičići, Prgomet, Zadvarje, Slivno i Zažablje (sl. 7.). Skoro sve te općine imaju poštanski ured i ambulantu, osim Općine Galovac unutar koje se uz ambulantu nalazi i škola. Takav nedostatak funkcija u navedenim općinama niti ne čudi s obzirom da su to u pravilu općine s malim brojem stanovnika i položajem blizu većih gradova, kojima gravitiraju.

Tab. 3. Postojanje određenih funkcija po jedinicama lokalne samouprave

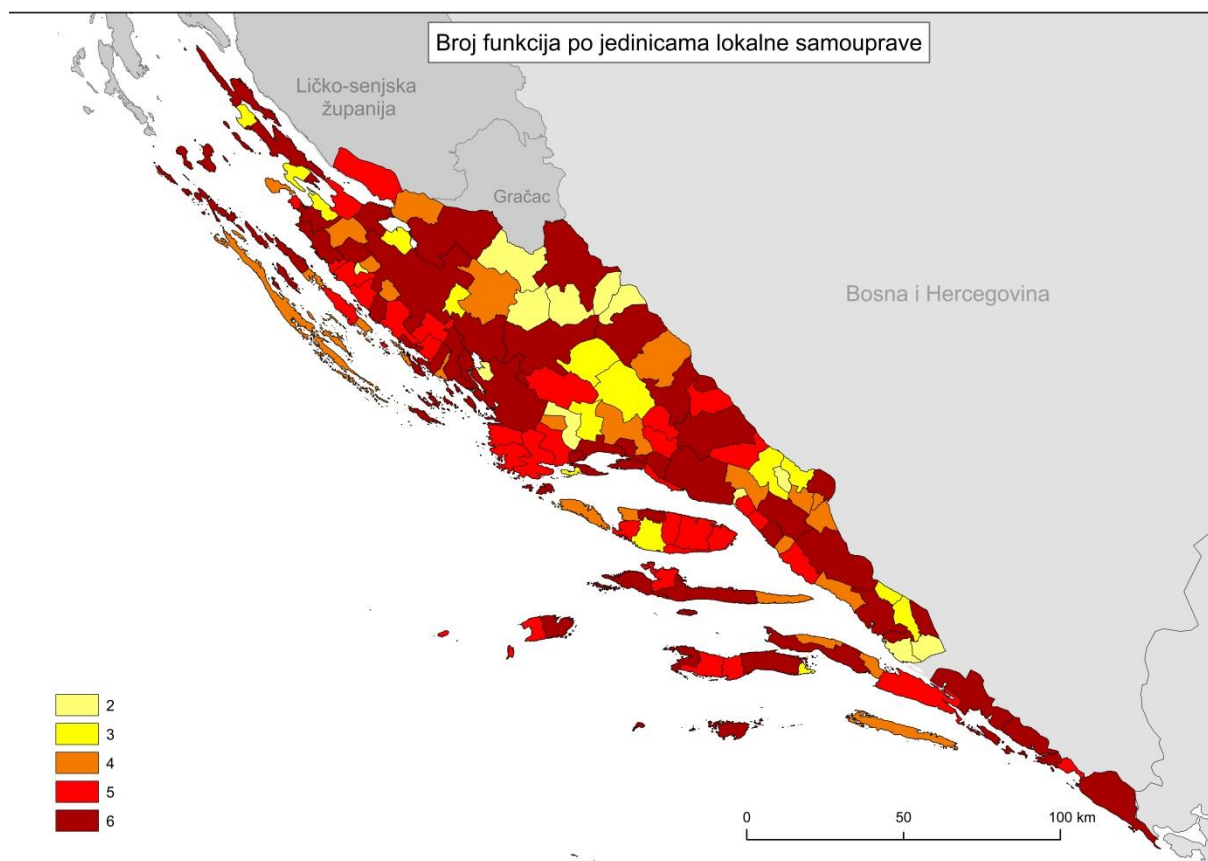
JLS	Pošta	Matični ured	Škola	Dječji vrtić	Ambulanta	Financijski objekt	Broj funkcija
<b>Benkovac</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Biograd na Moru</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Nin</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Obrovac</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Pag</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Zadar</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Posedarje</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Preko</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Zemunik Donji</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Novalja</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Drniš</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Knin</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Skradin</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Šibenik</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Vodice</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Tisno</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Hvar</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Imotski</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Kaštela</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Makarska</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Omiš</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Sinj</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Solin</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Split</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Supetar</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Trilj</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Trogir</b>	+	+	+	+	+	+	6

<b>Vis</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Vrgorac</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Vrlika</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Jelsa</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Zagvozd</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Dubrovnik</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Korčula</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Metković</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Opuzen</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Ploče</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Dubrovačko Primorje</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Konavle</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Lastovo</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Orebić</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Vela Luka</b>	+	+	+	+	+	+	6
<b>Bibinje</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Pakoštane</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Pašman</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Privlaka</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Ražanac</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Stankovci</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Starigrad</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Sukošan</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Sveti Filip i Jakov</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Pirovac</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Primošten</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Rogoznica</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Unešić</b>	+	+	+	+	+	-	5
<b>Komiža</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Stari Grad</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Baška Voda</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Bol</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Brela</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Cista Provo</b>	+	+	+	-	+	+	5
<b>Dicmo</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Dugi Rat</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Dugopolje</b>	+	-	+	+	+	+	5

<b>Marina</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Milna</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Otok</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Podgora</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Podstrana</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Postira</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Pučišća</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Seget</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Selca</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Blato</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Smokvica</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Ston</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Župa Dubrovačka</b>	+	-	+	+	+	+	5
<b>Jasenice</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Kali</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Kukljica</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Polača</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Poličnik</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Sali</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Škabrnja</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Tkon</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Vir</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Kistanje</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Murter- Kornati</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Tribunj</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Gradac</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Hrvace</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Klis</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Podbablje</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Primorski Dolac</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Runovići</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Sućuraj</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Sutivan</b>	+	-	-	+	+	+	4
<b>Šestanovac</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Šolta</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Tučepi</b>	+	-	+	-	+	+	4

<b>Zmijavci</b>	+	-	+	+	+	-	4
<b>Janjina</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Mljet</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Trpanj</b>	+	-	+	-	+	+	4
<b>Kolan</b>	+	-	-	-	+	+	3
<b>Lišane Ostrovičke</b>	-	-	+	+	+	-	3
<b>Novigrad</b>	-	-	+	+	+	-	3
<b>Povljana</b>	+	-	-	+	+	-	3
<b>Vrsi</b>	+	-	-	+	-	+	3
<b>Ružić</b>	+	+	-	-	+	-	3
<b>Lećevica</b>	+	-	-	+	+	-	3
<b>Lovreć</b>	+	-	+	-	+	-	3
<b>Muč</b>	+	-	+	-	+	-	3
<b>Nerežišća</b>	+	-	-	+	+	-	3
<b>Okrug</b>	+	-	-	-	+	+	3
<b>Proložac</b>	+	-	+	-	+	-	3
<b>Kula Norinska</b>	+	-	+	-	+	-	3
<b>Lumbarda</b>	+	-	-	-	+	+	3
<b>Pojezerje</b>	+	-	+	-	+	-	3
<b>Galovac</b>	-	-	+	-	+	-	2
<b>Bilice</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Biskupija</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Civljane</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Ervenik</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Kijevo</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Promina</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Lokvičići</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Prgomet</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Zadvarje</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Slivno</b>	+	-	-	-	+	-	2
<b>Zažablje</b>	+	-	-	-	+	-	2

Izvor: Izračunato prema više izvora (navedeno u literaturi)



Sl. 7. Broj funkcija po jedinici lokalne samouprave

Izvor: SRPJ (2013)

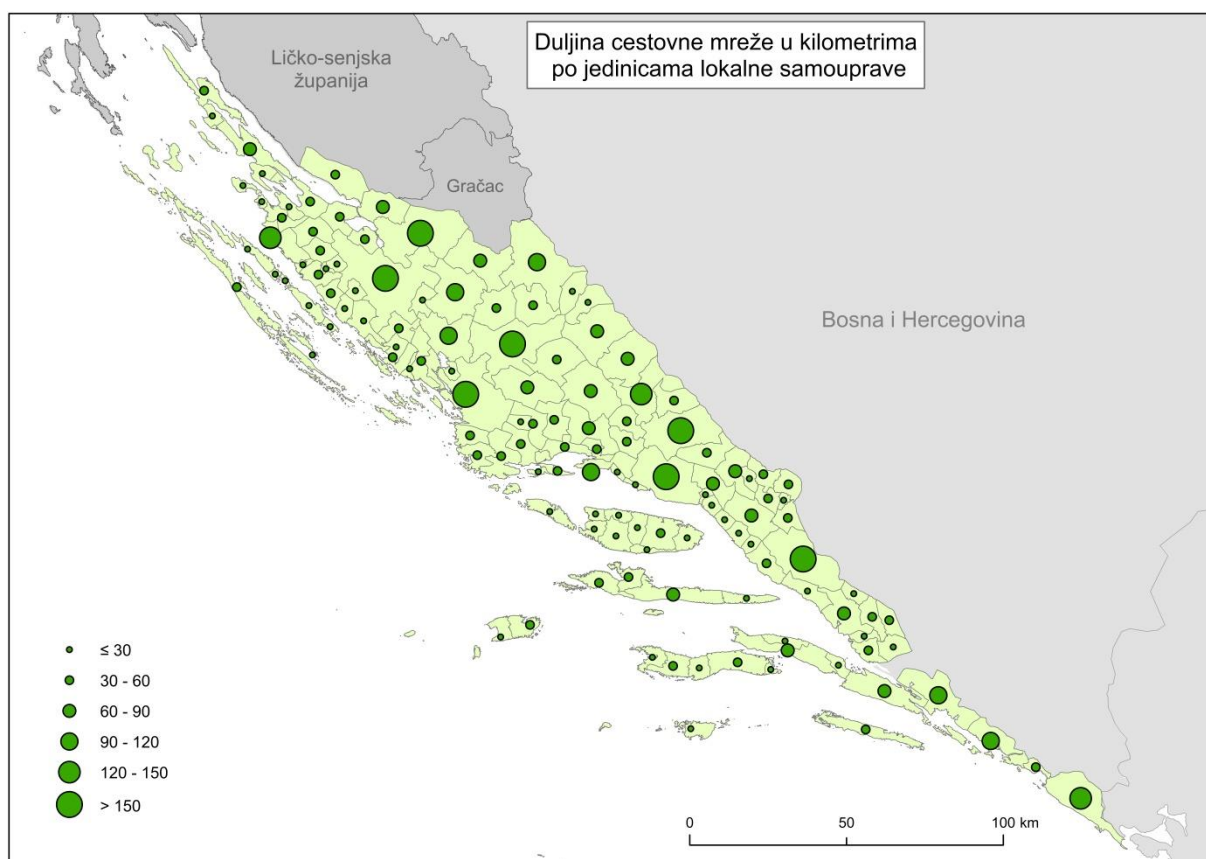
#### 4.7. Analiza prometne mreže

Posljednji indikator, analiza prometne mreže utvrđuje međusobnu povezanost naselja unutar jedinice lokalne samouprave te između jedinica lokalne samouprave. Analiza se temelji na: cestovnom, željezničkom i pomorskom prometu te se sastoji od 5 dijelova. Dijelovi analize su: 1. duljina cestovne mreže, 2. Englov koeficijent, 3. broj državnih cesta koje prolaze kroz jedinicu lokalne samouprave i broj izlaza s autoputa unutar jedinice lokalne samouprave, 4. broj željezničkih stanica unutar jedinice lokalne samouprave, i 5. postojanje putničke morske luke. Najveći mogući broj bodova prema ovom indikatoru je 8 te će ostvareni broj bodova svake jedinice lokalne samouprave biti pridodan već prikupljenim bodovima iz prethodnih indikatora.

##### 4.7.1. Duljina cestovne mreže

Duljina cestovne mreže otkriva kojom kilometražom cesta raspolaže pojedina jedinica lokalne samouprave te se izražava apsolutnom vrijednošću, za razliku od sljedećeg kriterija u kojem

neće biti važna samo duljina cestovne mreže već i okolni čimbenici. Prilikom zbrajanja ukupne duljine cestovne mreže jedinica lokalne samouprave su u obzir uzete: državne, županijske, lokalne ceste te autocesta. Jedinice lokalne samouprave su u ovom i u sljedećem kriteriju podijeljene u 5 jednakih razreda veličine po 30 kilometara, koliko će iznositi minimalni polumjer od središta predloženih jedinica lokalne samouprave do njihovih krajnjih dijelova, te šestog, posljednjeg, otvorenog razreda. Šesti razred se proteže do 297.8 kilometara. Koliko iznosi ukupna duljina cestovne mreže grada Benkovca. Najveći mogući broj bodova u prema ovom kriteriju je 3 te se za svaki veći razred dobiva po 0,5 bodova. Na primjer jedinice lokalne samouprave svrstane u prvi razred dobivaju po 0,5 bodova, one smještene u drugi po 1 bod te tako dalje. Kao što je vidljivo iz priložene karte, u pravilu najdulje cestovne mreže imaju i površinom najveće jedinice lokalne samouprave kao što su: Benkovac, Zadar, Obrovac i Drniš... Najkraće cestovne mreže se pretežito nalaze unutar otočnih te manjih kopnenih jedinica lokalne samouprave (sl. 8.)

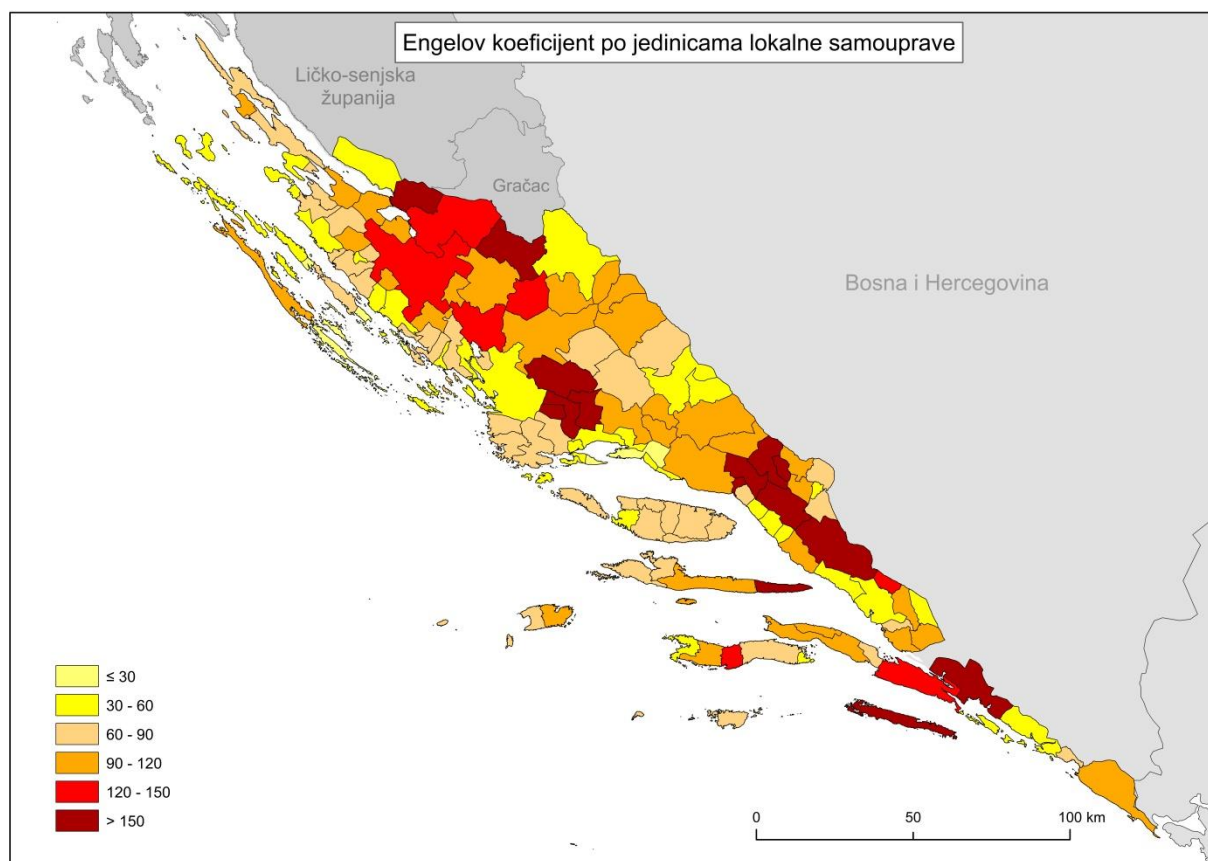


Sl. 8. Duljina cestovne mreže po jedinici lokalne samouprave

Izvor: DARH (2011)

#### 4.7.2. Engelov koeficijent

Engelov koeficijent nije samo apsolutni pokazatelj razvijenosti cestovne mreže, kao duljina cestovne mreže već u obzir uzima i okolne čimbenike poput: površine i broja stanovnika jedinice lokalne samouprave. Također kao u prethodnom kriteriju, i u ovom su analizirane: lokalne, županijske, državne ceste i autocesta. Engelov koeficijent je opći pokazatelj razvijenosti prometne mreže te se dobiva kombinacijom 2 pokazatelja razvijenosti cestovne mreže: prostorne i demografske gustoće. Prostorna gustoća odnos duljine prometne mreže, u ovom slučaju cestovne mreže i površine teritorija, to jest u ovom slučaju jedinice lokalne samouprave. Prostorna gustoća u stvari prikazuje koliko se kilometara ceste nalazi na 100 km<sup>2</sup> određenog teritorija. Demografska gustoća je odnos duljine prometne mreže i broja stanovnika određenog teritorija. Ona zapravo pokazuje koliko kilometara prometne mreže se javlja na 10 000 stanovnika. Engelov koeficijent je sintetički pokazatelj dobiven množenjem prostorne i demografske gustoće pomoću formule  $E = \sqrt{G_p \cdot G_D}$ . E je oznaka za engelov koeficijent dok  $G_p$  predstavlja prostornu gustoću, a  $G_D$  demografsku gustoću prometnica (Jakovčić, 2016). Kao i u prethodnom kriteriju jedinice lokalne samouprave su podijeljene u 6 razreda i najveći mogući broj bodova je 3, odnosno 0,5 bodova po svakom razredu. Prema ovome kriteriju cestovna mreža Dalmacije je znatno razvijenija od hrvatskog prosjeka. Hrvatski prosjek prema Engelovom koeficijentu iznosi 57,9, dok je prosjek Dalmacije 89,4. Kao što je vidljivo iz priložene karte, veći gradovi poput: Makarske, Splita, Zadra, Šibenika, Dubrovnika... imaju relativno mali Engelov koeficijent te su u principu skoro svi smješteni u najslabije razrede, odnosno prvi i drugi. Za razliku od velikih gradova vidljivo je i kako jedinice lokalne samouprave s malim brojem stanovnika imaju znatno razvijeniju cestovnu mrežu. Prema Engelovom koeficijentu najrazvijeniju cestovnu mrežu imaju 3 općine s koeficijentom većim od 200, a to su: Lećevica 257, Prgomet 249,7 i Zadvarje 217 (sl. 9.).



Sl. 9. Engelov koeficijent po jedinici lokalne samouprave

Izvor: Izračunato prema DARH (2011)

#### 4.7.3. Broj državnih cesta i ulaza/izlaza s autoceste

Ovaj kriterij za razliku od prethodna 2 ne pokazuje razvijenost prometne mreže unutar teritorija jedinice lokalne samouprave već njezinu povezanost s ostalim jedinicama lokalne samouprave. U analizi ovog kriterija su uzete samo državne ceste i autoceste, odnosno autocesta A1 iz razloga što su to najznačajnije i najprometnije ceste. Za razliku od državnih cesta, koje samo trebaju dijelom prolaziti kroz jedinicu lokalne samouprave, kod autoceste zbog njene fizičke izoliranosti od ostatka prometne mreže nije dovoljno da autocesta samo prolazi kroz jedinicu lokalne samouprave. Autocesta mora imati i ulaz/izlaz na njenom teritoriju. Maksimalan broj bodova prema ovom indikatoru je 1,5, koliko je ostvario jedino grad Šibenik. U ovom kriteriju jedinice lokalne samouprave su dobivale bodove na temelju broja državnih cesta i ulaza/izlaza s autoceste. Za svaku državnu cestu jedinice lokalne samouprave su dobivale po 0,2 boda, a za ulaz/izlaz s autoceste 0,25. Tako je grad Šibenik s 5 državnih cesta koje prolaze kroz njegov administrativni teritorij i 2 ulaza/izlaza s autoputa skupio maksimalno bodova.



Po 3 državne ceste su imali gradovi: Zadar, Knin, Vodice, Trogir... dok uz Šibenik samo Posedarje i Vrgorac imaju po 2 ulaza/izlaza s autoceste. Većina otočnih jedinica lokalne samouprave imaju po 1 državnu cestu koja prolazi njihovim teritorijem, dok su općine bez ijedne državne ceste: Škabrnja, Galovac, Vrsi, Unešić, Okrug, Runovići, Lumbarda...

#### **4.7.4. Broj željezničkih stanica**

S obzirom da vlak vozi od stanice do stanice te je nemoguće izaći između njih, kao kriterij je uzet broj stanica unutar jedinice lokalne samouprave a ne broj kilometara željezničke pruge ili Engelov koeficijent. U ovom kriteriju analizira se željeznička povezanost naselja unutar jedinica lokalne samouprave te njena povezanost s drugim jedinicama lokalne samouprave. Zbog činjenice da je željeznički promet u Hrvatskoj, a pogotovo u Dalmaciji slabo razvijen i veoma zastario te se ljudi njime malo koriste u ovom kriteriju je najveći mogući broj bodova 1. Svaka jedinica lokalne samouprave koja ima samo jednu željezničku stanicu dobila je po 0,5 boda, a one koje imaju više od jedne po 1 bod. S obzirom na slabu razgranatost željezničkih pruga u Dalmaciji, kroz većinu jedinica lokalne samouprave niti ne prolazi pruga, a kamo li da imaju željezničku stanicu. Na otocima uopće nema željezničkih pruga te niti u priobalju između Zadra i Šibenika te Splita i Ploča. Pruga također zaobilazi najsjeverniji dio Dalmacije, južni dio Dalmatinske zagore i skoro cijelu Južnu Dalmaciju, odnosno Dubrovačku regiju. Iako je Knin glavno čvorište željezničke pruge, nema najviše stanica. Najviše ima Šibenik na čijem se administrativnom teritoriju nalazi čak 9 željezničkih stanica, potom Benkovac sa 7, dok Drniš i Kaštela imaju po 5.

Tab.4. Broj željezničkih stanica po jedinici lokalne samouprave

JLS	Željezničke stanice	Broj željezničkih stanica
<b>Šibenik</b>	Perković, Ridište, Dabar, Primorsko Vrpolje, Primorski Sveti Juraj, Ražine, Mandalina, Šibenik luka, Šibenik	10
<b>Benkovac</b>	Bulići, Lepuri, Kožlovac, Benkovac, Šopot, Rastević, Nadin	7
<b>Drniš</b>	Tepljuh, Siverić, Drniš, Žitnić, Sedramić	5
<b>Kaštela</b>	Sadine, Kaštel Stari, Kaštel Kambelovac, Kaštel Gimilica, Kaštel Sućurac	5
<b>Ploče</b>	Ploče, Stablina, Rogotin, Banja, Komin	5
<b>Knin</b>	Golubić, Knin, Plavno, Strmica	4
<b>Unešić</b>	Cera, Koprno, Planjane, Unešić	4
<b>Prgomet</b>	Labin Dalmatinski, Preslo, Prgomet	3
<b>Ervenik</b>	Pađene, Raduvčić	2
<b>Kistanje</b>	Đevrske, Kistanje	2
<b>Kula Norinska</b>	Krvavac, Kula Norinska	2
<b>Primorski Dolac</b>	Bakovići, Primorski Dolac	2
<b>Split</b>	Split, Split predgrađe	2
<b>Sukošan</b>	Debeljak, Sukošan	2
<b>Škabrnja</b>	Prkos, Škabrnja	2
<b>Bibinje</b>	Bibinje	1
<b>Biskupija</b>	Kosovo	1
<b>Galovac</b>	Galovac	1
<b>Lišane Ostrovičke</b>	Dalmatinska Ostrovica	1
<b>Metković</b>	Metković	1
<b>Opuzen</b>	Opuzen	1
<b>Solin</b>	Solin	1
<b>Zadar</b>	Zadar	1

Izvor: HŽ, 2016.

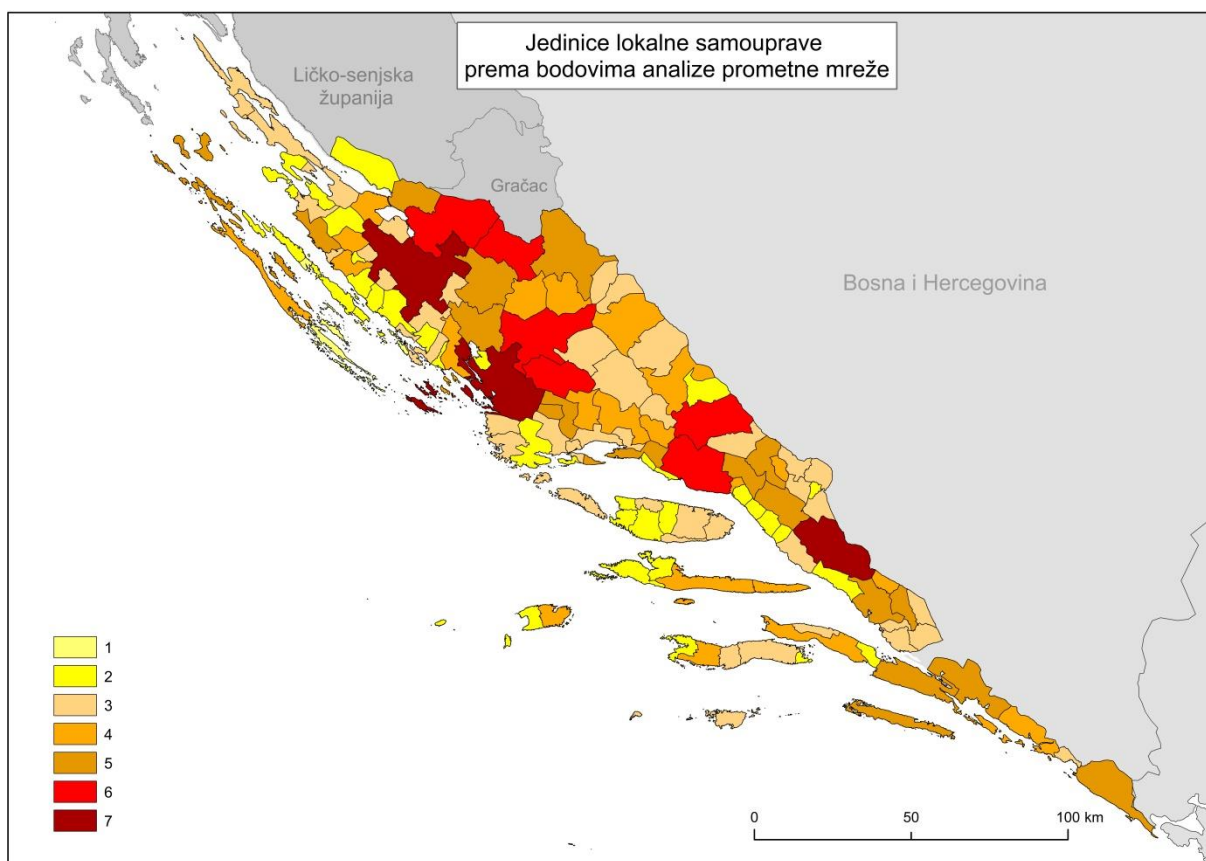
#### 4.7.5. Postojanje morske putničke luke

Kako su u prošlom kriteriju otočne jedinice lokalne samouprave bile praktički izostavljene, u ovom kriteriju se analizira njihova povezanost s kopnom i drugim otocima. U ovom kriteriju je bitno samo postoji li putnička luka, koja je svakodnevno povezana s kopnom pomoću brodske, katamaranske ili trajektne veze. Svaka jedinica lokalne samouprave na čijem se teritoriju nalazi barem jedna putnička luka je dobila 0,5 bodova. Iako je ovaj kriterij namijenjen analiziranju povezanosti otočnih jedinica lokalne samouprave s kopnom, neke od njih nemaju nikakvu putničku luku te su ostale bez bodova. Jedinice lokalne samouprave koje

nemaju putničku luku su: Kali, Pašman, Kukljica, Komiža, Postira, Nerežišća, Pučišća, Sutivan i Lumbarda te Pag, Kolan, Poveljana, Murter-Kornati i Vir kojima putnička luka i nije potrebna jer su otoci Pag, Vir i Murter mostom povezani s kopnom. Za razliku od navedenih, ostale otočne jedinice lokalne samouprave, kao i veći gradovi poput: Zadra, Splita, Šibenika imaju putničke luke.

#### **4.7.6. Rezultati analize prometne mreže**

Nakon detaljnije analize prometne mreže Dalmacije zaključak je da postoje velike razlike u razvijenosti prometne mreže među pojedinim jedinicama lokalne samouprave. Najrazvijeniju prometnu mrežu, odnosno najviše bodova je skupio Grad Benkovac 7,05, potom slijede Šibenik s 7, Vrgorac 6,9 te Drniš i Ervenik s po 6,4 bodova od mogućih 8. Razlog tome je relativno velika duljina cestovne mreže i visoki engelov koeficijent s obzirom da ta 2 kriterija nose najveći broj bodova. Najslabije razvijene prometne mreže imaju općine: Kali i Murter-Kornati s 1,2 boda te Zmijavci, Okrug i Lumbarda s 1,5 bodova. No radi jednostavnije završne analize prema svim kriterijima, bodovi dobiveni prema ovom kriteriju će biti zaokruženi na cijele brojeve. Kao što je i očekivano najslabije razvijene prometne mreže imaju otočne jedinice lokalne samouprave te većina manjih priobalnih općina. Uz otočne jedinice lokalne samouprave također malo bodova u analizi prometne mreže su skupile jedinice lokalne samouprave, koje glavne državne i županijske ceste zaobilaze ili su jednostavno izolirane zbog reljefnih prepreka poput obalnog područja između Omiša i Ploča.



Sl. 10. Rezultati analize prometne mreže po jedinici lokalne samouprave

Izvor: DARH (2011)

#### 4.8. Rezultati analize jedinica lokalne samouprave

Ovim istraživanjem donesen je zaključak da je analiza pokazala iznenađujuće rezultate. Većina jedinica lokalne samouprave nije zadovoljila zadane kriterije te su neke manje općine sakupile više bodova od nekih gradova. Maksimalan broj bodova koji su jedinice lokalne samouprave mogle sakupiti je 44. Promatrajući bodovanje prema indikatorima, donesena je odluka da su prema bodovima zadovoljile sve jedinice lokalne samouprave koje su ostvarile 24 boda i više, ali imaju više od 5 000 stanovnika i imaju sve u šestom kriteriju navedene funkcije. Za status grada jedinice lokalne samouprave su trebale sakupiti 31 bod, što iznosi 70% te također moraju imati preko 5 000 stanovnika i imati sve funkcije iz šestog kriterija. Samo prema kriteriju bodovanja status jedinice lokalne samouprave je zaslužio samo 38 od ukupno 131 jedinica lokalne samouprave, no od njih 38, čak 16 nema preko 5 000 stanovnika. Od 22 jedinice lokalne samouprave, njih 9 ima preko 70% bodova te zaslužuje status grada. Najviše bodova su sakupili: Zadar 38, Split 36, Šibenik 36 te Metković i Knin 34 (tab. 5. ).

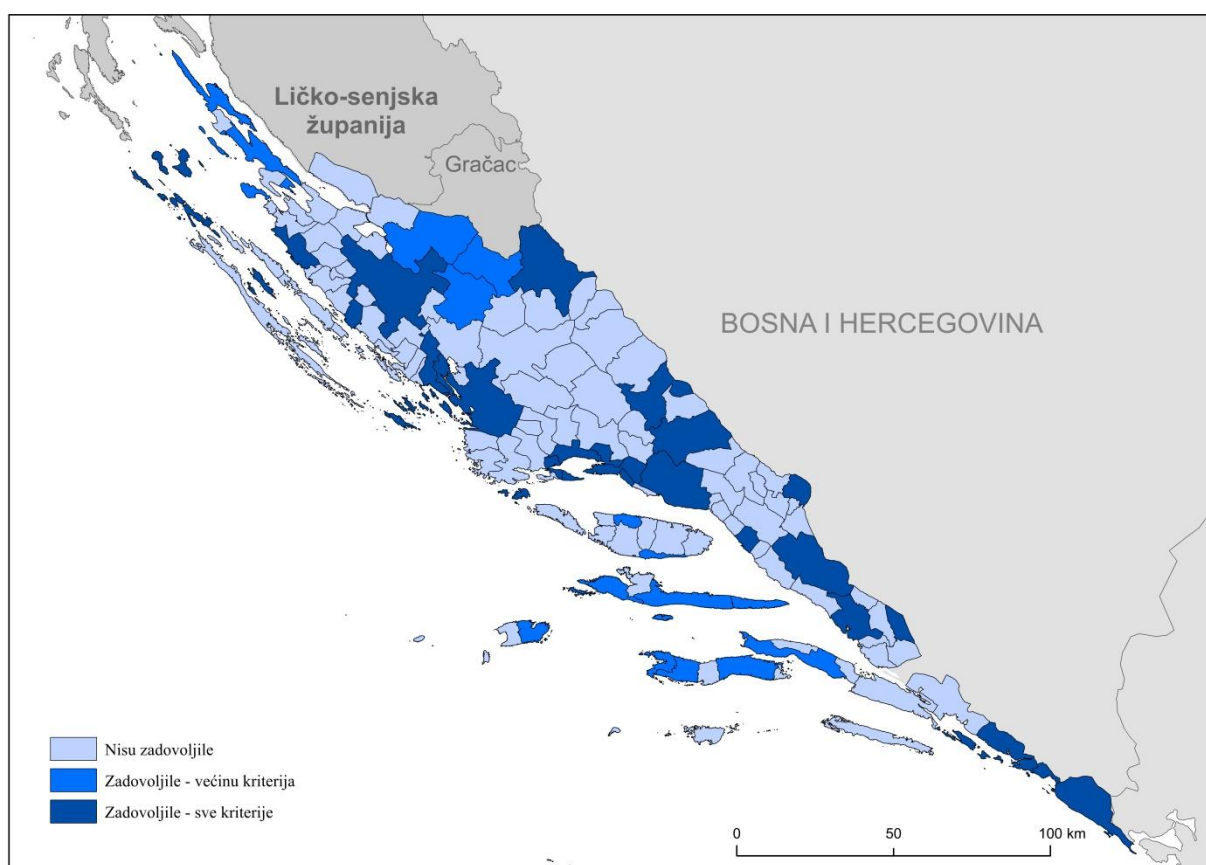
Tab. 5. Rezultati analite jedinica lokalne samouprave

JLS	Broj bodova	Zadovoljava kriterije	JLS	Broj bodova	Zadovoljava kriterije
Zadar	38	sve	Povljana	19	ne
Split	36	sve	Sukošan	19	ne
Šibenik	36	sve	Primošten	19	ne
Metković	34	sve	Rogoznica	19	ne
Knin	34	sve	Tribunj	19	ne
Makarska	33	sve	Brela	19	ne
Dubrovnik	31	sve	Dugi Rat	19	ne
Ploče	31	sve	Klis	19	ne
Omiš	30	sve	Podgora	19	ne
Hvar	29	većinu	Šolta	19	ne
Trogir	29	sve	Janjina	19	ne
Solin	29	sve	Mljet	19	ne
Vodice	29	sve	Jasenice	18	ne
Blato	29	većinu	Kolan	18	ne
Benkovac	29	sve	Privlaka	18	ne
Novalja	28	većinu	Ražanac	18	ne
Kaštela	28	sve	Starigrad	18	ne
Kistanje	28	većinu	Tkon	18	ne
Biograd na Moru	27	sve	Zemunik Donji	18	ne
Vela Luka	27	većinu	Biskupija	18	ne
Sinj	27	sve	Pirovac	18	ne
Obrovac	27	većinu	Cista Provo	18	ne
Imotski	26	sve	Dicmo	18	ne
Vir	26	većinu	Otok	18	ne
Korčula	26	većinu	Seget	18	ne
Pag	26	većinu	Tučepi	18	ne
Konavle	26	većinu	Dubrovačko Primorje	18	ne
Ervenik	26	većinu	Bibinje	18	ne
Vis	26	većinu	Kali	17	ne
Orebić	26	većinu	Pašman	17	ne
Vrgorac	25	sve	Sveti Filip i Jakov	17	ne
Supetar	25	većinu	Unešić	17	ne
Bol	25	većinu	Polača	16	ne

<b>Župa Dubrovačka</b>	25	sve	<b>Hrvace</b>	16	ne
<b>Sućuraj</b>	25	većinu	<b>Lovreć</b>	16	ne
<b>Trilj</b>	24	sve	<b>Marina</b>	16	ne
<b>Podstrana</b>	24	sve	<b>Okrug</b>	16	ne
<b>Jelsa</b>	24	većinu	<b>Podbablje</b>	16	ne
<b>Drniš</b>	23	ne	<b>Primorski Dolac</b>	16	ne
<b>Sali</b>	23	ne	<b>Runovići</b>	16	ne
<b>Komiža</b>	22	ne	<b>Zadvarje</b>	16	ne
<b>Stari Grad</b>	22	ne	<b>Lumbarda</b>	16	ne
<b>Milna</b>	22	ne	<b>Lišane Ostrovičke</b>	15	ne
<b>Nin</b>	22	ne	<b>Novigrad</b>	15	ne
<b>Tisno</b>	22	ne	<b>Poličnik</b>	15	ne
<b>Zagvozd</b>	22	ne	<b>Stankovci</b>	15	ne
<b>Opuzen</b>	22	ne	<b>Škabrnja</b>	15	ne
<b>Smokvica</b>	22	ne	<b>Muč</b>	15	ne
<b>Ston</b>	22	ne	<b>Nerežišća</b>	15	ne
<b>Pakoštane</b>	21	ne	<b>Proložac</b>	15	ne
<b>Preko</b>	21	ne	<b>Šestanovac</b>	15	ne
<b>Skradin</b>	21	ne	<b>Kula Norinska</b>	15	ne
<b>Selca</b>	21	ne	<b>Promina</b>	14	ne
<b>Sutivan</b>	21	ne	<b>Prgomet</b>	14	ne
<b>Kukljica</b>	20	ne	<b>Zmijavci</b>	14	ne
<b>Posedarje</b>	20	ne	<b>Pojezerje</b>	14	ne
<b>Civljane</b>	20	ne	<b>Vrsi</b>	13	ne
<b>Murter-Kornati</b>	20	ne	<b>Bilice</b>	13	ne
<b>Vrlika</b>	20	ne	<b>Ružić</b>	13	ne
<b>Baška Voda</b>	20	ne	<b>Lećevica</b>	13	ne
<b>Dugopolje</b>	20	ne	<b>Galovac</b>	12	ne
<b>Gradac</b>	20	ne	<b>Kijevo</b>	12	ne
<b>Postira</b>	20	ne	<b>Slivno</b>	12	ne
<b>Pučišća</b>	20	ne	<b>Lokvičići</b>	11	ne
<b>Lastovo</b>	20	ne	<b>Zažablje</b>	11	ne
<b>Trpanj</b>	20	ne			

Izvor: Izračunato prema indikatorima analize jedinica lokalne samouprave

Prema analizi najniže rangirane jedinice lokalne samouprave su: Zažablje i Lokvičići sa samo 11 bodova, te Slivno, Kijevo i Galovac s 12 bodova. Najveće iznenađenje su općine: Kistanje, Vir, Konavle, Ervenik, Župa Dubrovačka, i Podstrana, radi njihovog položaja u blizini „velikih“ gradova kao što su: Zadar, Split, Knin i Dubrovnik. Također su iznenađenje i manje otočne općine: Bol, Jelsa i Sućuraj, zbog relativno malog broja stanovnika i postojanja većih i razvijenijih jedinica lokalne samouprave na njihovim otocima. Kistanje s 28 ima više bodova i od nekih većih gradova poput: Biograda na Moru, Sinja i Obrovca s 27 bodova i Imotskog s 26 bodova ( tab. 5. i sl. 11. )



Sl. 11. Rezultati analize jedinica lokalne samouprave

Izvor: DARH (2011)

## 5. PRIJEDLOG NOVOG ADMINISTRATIVNO-TERITORIJALNOG USTROJA

Radi lakšeg određivanja novih jedinica lokalne samouprave, područje Dalmacije će biti podijeljeno na 4 područja, odnosno na područja trenutnih županija: Zadarske, Šibensko-kninske, Splitsko-dalmatinske i Dubrovačko-neretvanske županije.

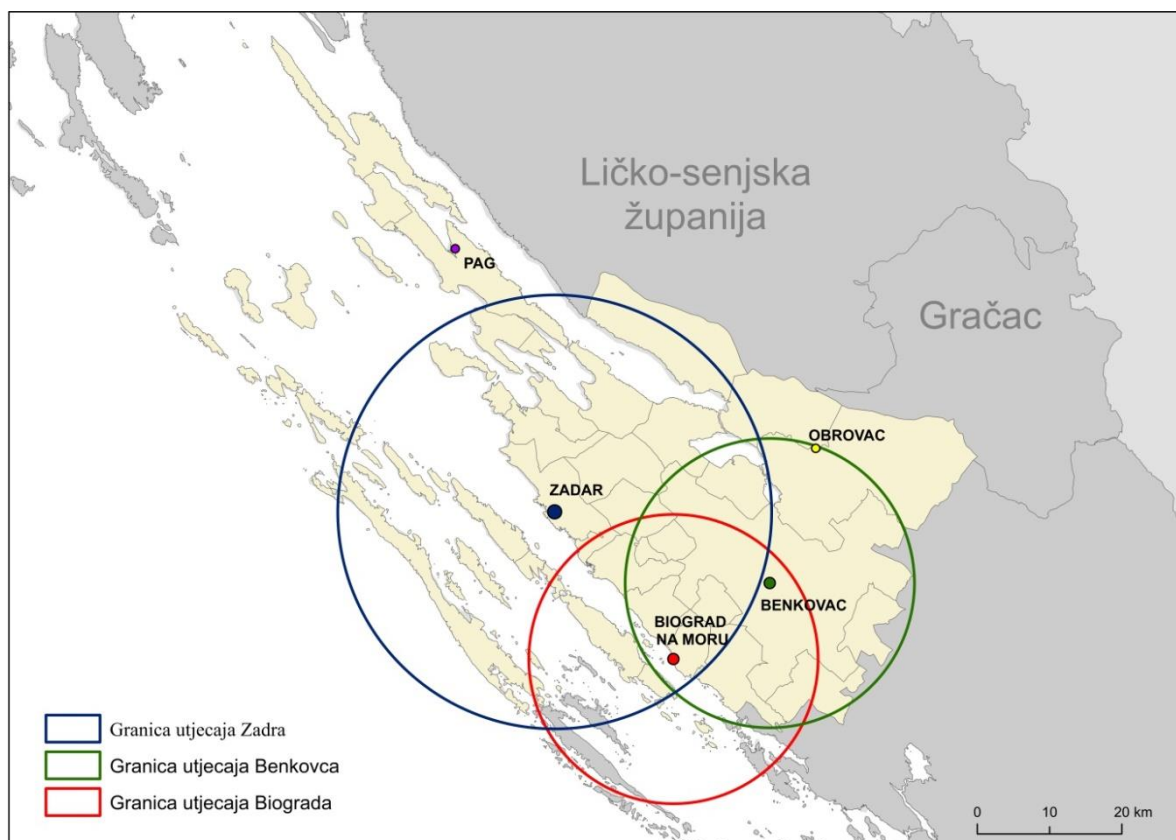
Kao središta novih jedinica lokalne samouprave će biti one jedinice lokalne samouprave, koje su analizom trenutnog stanja zadovoljile kriterije. S obzirom da bi se središte općine trebalo nalaziti najviše pola sata, 45 minuta od svojih rubnih dijelova, središta novij jedinica lokalne samouprave ne bi trebala biti od najudaljenijih dijelova nove jedinice lokalne samouprave dalje od 30 kilometara. Središta jedinica lokalne samouprave koje su zadovoljile kriterije će biti središta kružnice polumjera 30 ili 20 kilometara, ovisno o jačini središta i međusobnoj udaljenosti 2 ili više središta, te će ta kružnica predstavljati granicu njihove zone utjecaja. Ukoliko se zone utjecaja preklapaju, to područje će se pripojiti jednoj od jedinica lokalne samouprave na temelju prometnih veza ili jačina središta tih jedinica lokalne samouprave. No ukoliko neki dio područja ostane izvan kružnica utjecaja „glavnih“ središta, moguće je oformiti i novu jedinicu lokalne samouprave čije središte ne mora biti središte jedinice lokalne samouprave koja je zadovoljila kriterije. Također ako se 2 središta nalaze preblizu jedan drugome, moguće je njihovo spajanje. S obzirom da u Dalmaciji ima puno otoka, koji se ne bi smjeli zapustiti, otočne jedinice lokalne samouprave će prilikom kreiranja novih pretežno ovisiti o duljini putovanja na kopno, te veličini otoka na kojem se nalaze, kako bi se odlučilo hoće li otok pripasti nekoj kopnenoj jedinici lokalne samouprave.

### **5.1. Područje Zadarske županije**

Unutar ovog područja nalaze se samo 3 jedinice lokalne samouprave, koje su u potpunosti zadovoljile kriterije te će novo kreiranje općina započeti upravo od njih. Radi puno većeg značaja Zadra, kružnica njegovog utjecaja će biti polumjera 30 km, dok ostalih središta 20 km. Prilikom kreiranja granica zona utjecaja došlo je do preklapanje sve 3 kružnice, dok je većina otoka Paga ostala izvan njih. Većina jedinica lokalne samouprave unutar područja preklapanja zone utjecaja, radi boljih prometnih veza i veličine Zadra je svrstana pod Zadar. Za razliku od ovog područja preklapanja sve 3 zone utjecaja, većina otoka Paga se našla izvan svih zona te je cijeli otok Pag svrstan u novu općinu imena Pag sa središtem u gradu Pagu radi njegovog središnjeg položaja na otoku (sl. 12.). Također iako Starigrad i Jasenice jednim dijelom spadaju pod zone utjecaja Zadra i Benkovca, oni su gledajući prometne veze predaleko od ta 2 središta te je kreirana nova općina sa središtem u Obrovcu, koji je bio zadovoljio skoro sve kriterije, osim broja stanovnika. Iako otoci imaju „povlaštene kriterije“ otoci Ugljan i Pašman su preblizu Zadru i Biogradu i nisu preveliki te su sve 3 općine otoka Ugljana pripojene Gradu Zadru, odnosno obje općine otoka Pašmana Biogradu na Moru. Oba otoka su udaljena od kopna oko 20 minuta te su veoma dobro povezani s kopnom. Za razliku od otoka Ugljana i Pašmana, Dugi Otok se nalazi predaleko od Zadra.



On je veći od ova 2 otoka i puno slabije povezan sa Zadrom. Iz tog razloga općina Sali nije pripojena Gradu Zadru (tab. 6.)



Sl. 12. Zone utjecaja središta novih JLS na području Zadarske županije

Izvor: DARH (2011)

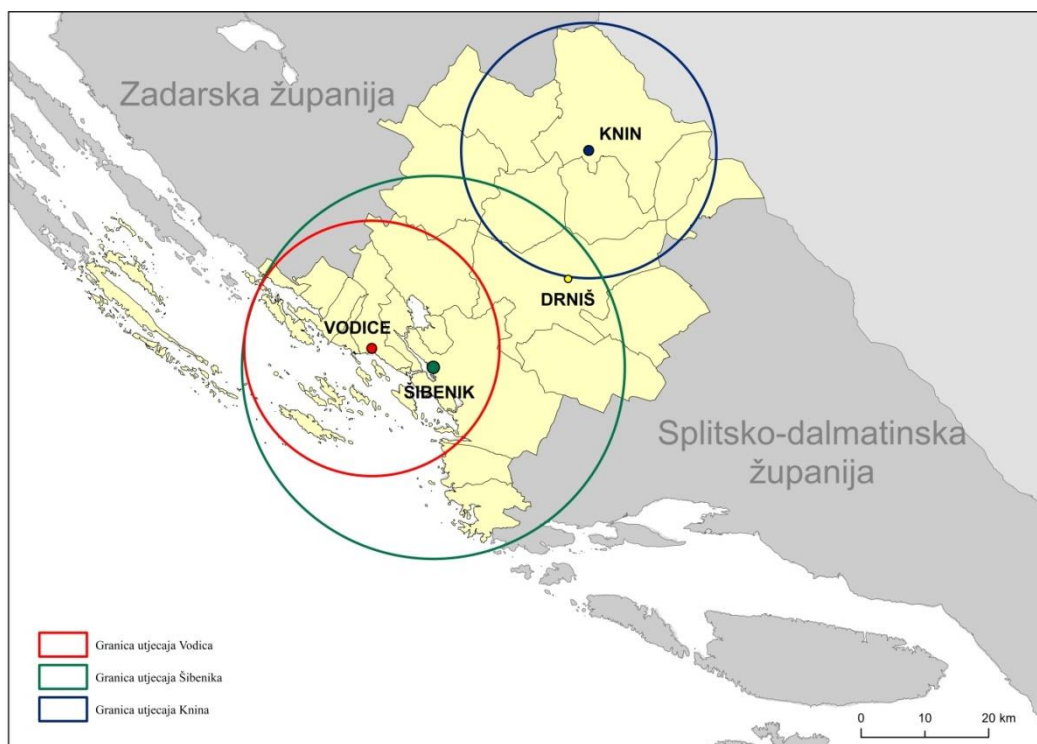
Tab.6. Obuhvat predloženih jedinica lokalne samouprave na području Zadarske županije

Središnja JLS	Pripojene JLS
<b>Zadar</b>	Bibinje, Kali, Nin, Poličnik, Posedarje, Preko, Ražanac, Sukošan, Škabrnja, Vir, Zemunik Donji, Galovac, Kukljica, Privlaka, Vrsi
<b>Biograd na Moru</b>	Sveti Filip i Jakov, Polača, Pakoštane, Pašman, Tkon
<b>Benkovac</b>	Novigrad, Lišane Ostrovičke, Stankovci
<b>Pag</b>	Novalja, Kolan, Poveljana
<b>Obrovac</b>	Starigrad, Jasenice
<b>Sali</b>	-

Izvor: DARH (2011)

## 5.2. Područje Šibensko-kninske županije

Na ovom području kao i na prethodnom postoje samo 3 jedinice lokalne samouprave, koje su zadovoljile kriterije te će se također kreiranje novih jedinica lokalne samouprave započeti od njih. Pošto je Šibenik daleko najveći grad, kružnica njegovog utjecaja će biti polumjera 30 km, dok će polumjeri kružnica utjecaja Knina i Vodica iznositi 20 km. S obzirom na to da su Šibenik i Vodice susjedne jedinice lokalne samouprave ne čudi što se cijela zona utjecaja Vodica nalazi unutar zone utjecaja Šibenika. Stoga je zona utjecaja Vodica prepolovljena i pruža se samo u jednom smjeru (sl. 13.). Vodicama su upravo pripojene jedinice lokalne samouprave koje se nalaze unutar njihove smanjene zone utjecaja. S obzirom da su Vodice i Šibenik na obali, a samo je Knin u unutrašnjosti, područje Ružića i Unešića su ostali izvan kružnica utjecaja. Radi toga će se kreirati nova jedinica lokalne samouprave, čije će središte biti Drniš, koji se nalazi nedaleko od te dvije općine. Iako se Općina Promina nalazi na području preklapanja šibenske i kninske kružnice te je trebala biti pripojena Kninu. No zbog nove jedinice lokalne samouprave sa središtem u Drnišu, koji je bliže Oklaju, najvećem naselju općine Promina, ta će se općina ipak pripojiti Drnišu. Također će se Drnišu pripojiti i Grad Skradin, kako bi se Nacionalni park Krka nalazio unutar jedne jedinice lokalne samouprave (tab. 7.)



Sl. 13. Zone utjecaja središta novih JLS na području Šibensko-kninske županije

Izvor: DARH (2011)

Tab. 7. Obuhvat predloženih jedinica lokalne samouprave na području Šibensko-kninske županije

<b>Središnja JLS</b>	<b>Pripojene JLS</b>
<b>Šibenik</b>	Bilice, Primošten, Rogoznica
<b>Vodice</b>	Tribunj, Murter-Kornati, Tisno, Pirovac
<b>Knin</b>	Ervenik, Kistanje, Biskupija, Kijevo, Civljane
<b>Drniš</b>	Promina, Ružić, Skradin, Unešić,

Izvor: DARH (2011)

### 5.3. Područje Splitsko-dalmatinske županije

Za razliku od prva 2 područja s malim brojem jedinica lokalne samouprave, koje su zadovoljile sve kriterije, ovdje ih je zadovoljilo čak 11. No uzimajući u obzir da je Podstrana vrlo blizu Splita, a Trilj blizu Sinja, kreiranje novih jedinica lokalne samouprave će započeti s 9 gradova. Budući da je većina tih gradova veoma blizu dolazi do preplitanja utjecaja većeg broja gradova. Stoga je Splitu kao daleko najvećem gradu pripojena samo općina Podstrana, Omišu Dugi Rat i Zadvarje, a Grad Kaštela je ostao u dosadašnjem obliku. Kako Makarsku od unutrašnjosti odvaja planina Biokova, Makarskoj su pripojene samo priobalne općine: Brela, Baška Voda, Tučepi, Podgora i Gradac. Iako je Grad Vrgorac zadovoljio sve kriterije, sve općine, koje se nalaze između Vrgorca i Imotskog su bolje povezane i gravitiraju Imotskom. No kako Vrgorac i Imotski nisu dovoljno dobro prometno povezani za sada će Vrgorac ostati samostalna jedinica lokalne samouprave. Osim Trilja Sinju su još pripojene i općine: Otok, Hrvace, Vrlika, i Muć radi bolje prometne povezanosti sa Sinjem nego sa Solinom. Solinu su radi najbolje prometne veze pripojene općine: Dugopolje, Dicmo, Klis i Lećevica, a ostale općine poput: Segeta, Marine, Okrug su pripojene Trogiru. Preostale općine su otočne te su one ili previše udaljene od ovih centara ili je otok prevelik kao što je slučaj kod Brača i Hvara. Stoga će otoci: Brač, Vis i Šolta imati svaki svoju jednu općinu. Općina Šolta će ostati u dosadašnjem obliku dok će središte općine na otoku Visu biti u Visu, koji je veći te je sakupio više bodova u analizi. Središte općine na Braču će biti u Supetru, koji je i sakupio najviše bodova u analizi. S obzirom na njegovu veličinu i specifični izduženi oblik, otok Hvar će biti podijeljen u dvije jedinice lokalne samouprave. U prvoj će biti trenutne jedinice lokalne samouprave Hvar, Stari grad i Jelsa te će središte biti u Starom Gradu radi njegova središnjeg položaja između Hvara i Jelse.

Iako je Općina Sućuraj izuzetno mala i ima samo 463 stanovnika, Sućuraj je u prijedlogu ostao samostalna jedinica lokalne samouprave. Razlog tome je prevelika udaljenost Sućuraja od većih naselja na otoku Hvaru te je također udaljen od većih kopnenih naselja, odnosno nije povezan pomorski povezan niti s jednim većim kopnenim naseljem (tab. 8.).

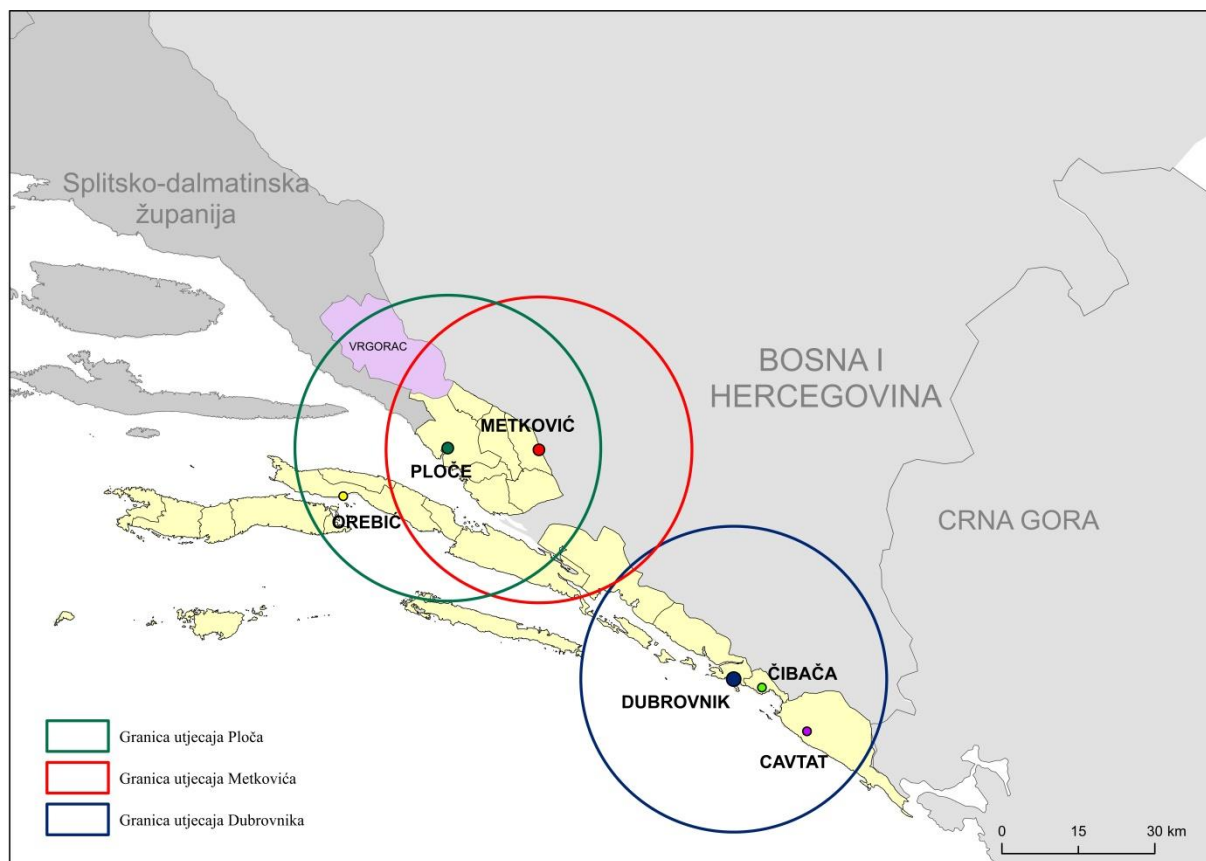
Tab. 8. Obuhvat predloženih jedinica lokalne samouprave na području Splitsko-dalmatinske županije

<b>Središnja JLS</b>	<b>Pripojene JLS</b>
<b>Split</b>	Podstrana
<b>Makarska</b>	Baška Voda, Brela, Gradac, Podgora, Tučepi
<b>Omiš</b>	Dugi Rat, Zadvarje
<b>Trogir</b>	Marina, Okrug, Prgomet, Primorski Dolac, Seget
<b>Solin</b>	Dicmo, Dugopolje, Klis, Lećevica
<b>Kaštela</b>	-
<b>Sinj</b>	Hrvace, Muć, Otok, Trilj, Vrljika
<b>Imotski</b>	Cista Provo, Lokvičić, Lovreć, Podbablje, Proložac, Runovići, Šestanovac, Zagvozd, Zmijavci
<b>Stari Grad</b>	Hvar, Jelsa
<b>Sućuraj</b>	-
<b>Brač</b>	Bol, Milna, Nerežišća, Postira, Pučišća, Selca, Supetar, Sutivan
<b>Šolta</b>	-
<b>Vis</b>	Komiža

Izvor: DARH (2011)

#### **5.4. Područje Dubrovačko-neretvanske županije**

Na ovom području nalazi se 5 jedinica lokalne samouprave, koje su zadovoljile sve kriterije. Za veličinu zone utjecaja Metkovića, Dubrovnika i Ploča će biti uzete kružnice polumjera 30 kilometara. Radi relativno male udaljenosti općina: Konavle i Župe Dubrovačke od Dubrovnika, one u analizi nisu uzete kao moguća središta novih jedinica lokalne samouprave (sl. 14.). Općine: Konavle i Župa Dubrovačka gravitiraju Dubrovniku, što je vidljivo iz podataka o udjelu zaposlenih unutar vlastite jedinice lokalne samouprave u odnosu na broj zaposlenih i udjelu dnevnih migranata. Obje jedinice lokalne samouprave nisu zadovoljile ta 2 kriterije te su pripojene Dubrovniku. Dubrovniku je također pripojena i općina Dubrovačko Primorje koja se nalazi unutar njegovove zone utjecaja. Metković i Ploče su također relativno blizu te su jedinice lokalne samouprave u njihovoj blizini pripojene na temelju bolje prometne povezanosti. Kako je Vrgorac na prethodnom području ostao samostalan, a nalazi se unutar zone utjecaja Ploča te je od njih udaljen samo pola sata vožnje, Vrgorac je pripojen Pločama. Iako veći dio Pelješca spada pod zonu utjecaja Ploča, a i Metkovića, Pelješac je veoma slabo povezan s njima te je stoga kreirana nova jedinica lokalne samouprave koja obuhvaća cijeli poluotok Pelješac sa središtem u Orebiću. Budući da otoci ne spadaju pod niti jednu zonu utjecaja te su relativno slabo povezani i predugo traje put s njih na kopno, Korčula, Lastovo i Mljet će imati svaki po jednu jedinicu lokalne samouprave za cijeli otok. Tako općine: Lastovo i Mljet ostaju nepromijenjene, a svih 5 jedinica lokalne samouprave na Korčuli se spaja u jednu sa središtem u Blatu radi njegovog položaja unutar nove jedinice lokalne samouprave (tab. 9.).



Sl. 14. Zone utjecaja središta novih JLS na području Dubrovačko-neretvanske županije

Izvor: DARH (2011)

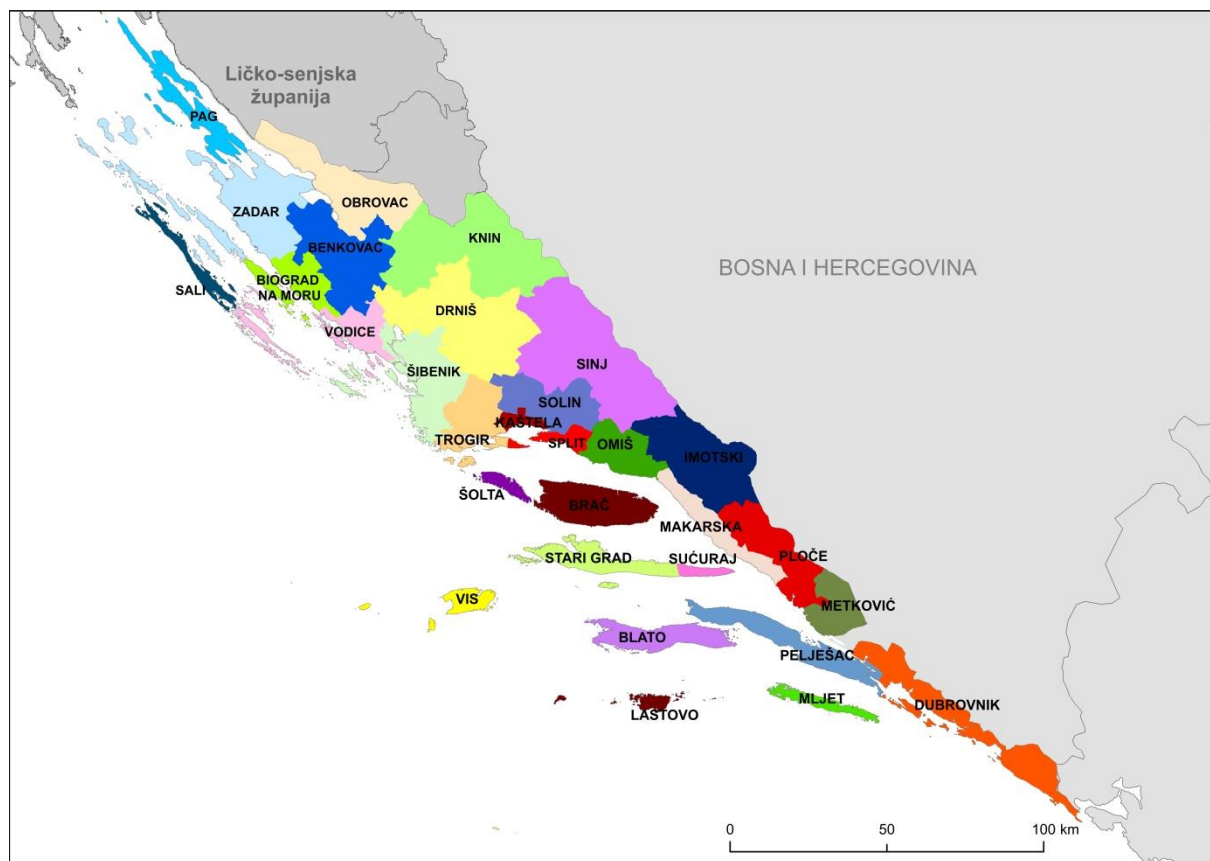
Tab. 9. Obuhvat predloženih jedinica lokalne samouprave na području Dubrovačko-neretvanske županije

Središnja JLS	Pripojene JLS
<b>Dubrovnik</b>	Dubrovačko Primorje, Konavle, Župa Dubrovačka
<b>Metković</b>	Opuzen, Slivno, Zažablje, Kula Norinska
<b>Ploče</b>	Pojezerje, Vrgorac
<b>Pelješac</b>	Orebić, Janjina, Ston, Trpanj
<b>Blato</b>	Korčula, Lumbarda, Smokvica, Vela Luka
<b>Lastovo</b>	-
<b>Mljet</b>	-

Izvor: DARH (2011)

## 5.5. Konačni prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja

Kreiranjem novih jedinica lokalne samouprave po određenim područjima, dobiveno je ukupno njih 30. Središta novih jedinica lokalne samouprave su pretežno središta jedinica lokalne samouprave koje su zadovoljile sve kriterije u analizi te najveća ili naselja s centralnim položajem na otocima. Prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja prikazan je na slici 15.



Sl. 15. Konačni prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja Dalmacije

Izvor: DARH (2011)

## **6. ZAKLJUČAK**

Nakon analize postojećeg stanja u jedinicama lokalne samouprave i na temelju različitih kriterija donesen je prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja Dalmacije. Za razliku od trenutnog administrativno-teritorijalnog ustroja.

Novi prijedlog se sastoji od čak 131 jedinice lokalne samouprave, prijedlog novog ustroja predviđa njih samo 30. Iako je u novom prijedlogu podjela na županije „ukinuta“, na području Zadarske županije bi se broj jedinica lokalne samouprave smanjio s 34 i na 6, Šibensko-kninske s 20 na 4, Splitsko-dalmatinske s 55 na 13 te Dubrovačko-neretvanske s 22 na 7. Gotovo sve jedinice lokalne samouprave su okrupnjene ili pripojene drugim te ih većina ima preko 10 000 stanovnika. U ovom prijedlogu su pazeći na prometnu udaljenost i dostupnost središta, jedinice lokalne samouprave uvećane kako bi mogle biti samoodržive i neovisne od pomoći države ili županije kao što je slučaj s većinom jedinica lokalne samouprave trenutnog administrativno-teritorijalnog ustroja. Konačni prijedlog novog administrativno-teritorijalnog ustroja ja pokazan na slici 12.



## LITERATURA

Šegota, T., Filipčić, A., 1996: *Klimatologija za geografe*, Školska knjiga, Zagreb

Faričić, J., 2003: Postoji li danas Dalmacija?, <http://www.geografija.hr/hrvatska/postoji-li-danas-dalmacija/> (1.9.2017.)

Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2017: Hrvatska enciklopedija <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=13743> (1.9.2017.)

Njegač, D., 2017: Geografija Hrvatske – predavanja, Geografija Hrvatske, Sveučilište u Zagrebu, <https://www.pmf.unizg.hr/geog/drazen.njegac> (1.9.2017.)

Jakovčić, M., 2016: Prometna geografija – predavanja, Prometna geografija, Sveučilište u Zagrebu, <https://www.pmf.unizg.hr/geog/martina.jakovic> (5.9.2017.)

## IZVORI

Digitalni atlas Republike Hrvatske, 2011: GIS shapefileovi, Zagreb

Državna geodetska uprava, 2013: Središnji registar prostornih jedinica, GIS shapefileovi, Zagreb

Državni zavod za statistiku, 2001: Popis stanovništva 2001., Stanovništvo prema spolu i starosti, po naseljima, <http://www.dzs.hr/> (4.9.2017.)

Državni zavod za statistiku, 2011a: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Dnevni i tjedni migranti, <http://www.dzs.hr/> (4.9.2017.)

Državni zavod za statistiku, 2011b: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovništvo prema starosti i spolu po naseljima, [http://www.dzs.hr](http://www.dzs.hr/) (4.9.2017.)

Državni zavod za statistiku, 2011c: Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovništvo staro 15 i više godina prema trenutačnoj aktivnosti, starosti i spolu po gradovima/općinama, <http://www.dzs.hr/> (4.9.2017.)

Hrvatska pošta, 2012: Pronađi poštanski ured, <https://www.posta.hr/default.aspx?pretpum=&zupanja=1&pojam=Zadarska&tvrsta=ured&id=6> (3.9.2017.)

Hrvatske autoceste, 2017, Održavanje i naplata cestarine: <http://hac-onc.hr/hr/naplata-cestarine/cjenik/a1-zagreb-split-dubrovnik> (5.9.2017.)

Hrvatske željeznice, 2016, Railmap: [http://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/04/HZ\\_railmap\\_only-lines1-radno.pdf](http://www.hzinfra.hr/wp-content/uploads/2016/04/HZ_railmap_only-lines1-radno.pdf) (5.9.2017.)

Jadrolinija, 2017, Red plovidbe: <http://www.jadrolinija.hr/> (4.9.2017.)

Ministarstvo uprave Republike Hrvatske, 2017: Matični uredi u RH, <https://uprava.gov.hr/maticni-uredi-u-rh/1603> (3.9.2017.)

Ministarstvo znanosti i obrazovanja Republike Hrvatske, 2009: Vrtići, <http://mzos.hr/dbApp/pregled.aspx?appName=Vrtici> (3.9.2017.)

OTP banka, 2017: Bankomati OTP banke, <https://www.otpbanka.hr/hr/atms/print> (3.9.2017.)

Privredna banka Zagreb, 2015: Karta, <https://www.pbz.hr/hr/karta> (3.9.2017.)

Raiffeisen bank, 2017: Bankomati, <https://www.rba.hr/bankomati?city=Tkon-Otok+Pa%C5%A1man> (3.9.2017.)

Splitska banka, 2017: Poslovnice i bankomati, <https://www.splitskabanka.hr/poslovnice-i-bankomati/bankomati> (3.9.2017.)

Škole.hr, 2010: Popis škola, <http://www.skole.hr/skole/popis> (3.9.2017.)

Zagrebačka banka, 2017, Bankomati: <https://www.zaba.hr/home/mapa/Bankomati> (3.9.2017.)